



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ**  
**ΣΧΟΛΗ ΑΝΘΡΩΠΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΜΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**  
**ΤΜΗΜΑ ΙΣΤΟΡΙΑΣ, ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΠΟΛΙΤΙΣΜΙΚΩΝ ΑΓΑΘΩΝ**

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**«ΝΕΟΤΕΡΗ ΚΑΙ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΙΣΤΟΡΙΑ:  
ΝΕΕΣ ΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ»**

**ΔΙΑΤΡΙΒΗ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΙΔΙΚΕΥΣΗΣ**

**ΤΟΥ ΑΧΙΛΛΕΑ Δ. ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ**

**A.M.: 1012201803024**

**Θέμα: «Η συμμετοχή και η συμβολή της Ελληνικής Αεροπορίας στις  
επιχειρήσεις της Μικρασιατικής Εκστρατείας (1919-1922)»**



**Επιβλέπων Καθηγητής: Θανάσης Χρήστου**  
**Συνεπιβλέπων Καθηγητής: Ιάκωβος Μιχαλίδης**  
**Συνεπιβλέπων Καθηγητής: Σωτήριος Ριζάς**

**ΚΑΛΑΜΑΤΑ 2020**

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Πρόλογος .....	3
Εισαγωγή .....	5

### Α΄ Κεφάλαιο

#### Η Μεγάλη Ιδέα και οι Διεθνείς Ισορροπίες

1.1. Το Ανατολικό Ζήτημα .....	8
1.2. Οι Διαφορετικές Διεθνείς Στρατηγικές.....	10
1.2.1. Η Πολιτική της Μεγάλης Βρετανίας.....	10
1.2.2. Η Πολιτική της Γαλλίας.....	11
1.2.3. Τα Συμφέροντα της Ιταλίας .....	13
1.2.4. Η Πολιτική της Ρωσίας .....	15
1.2.5. Η Στρατηγική της Γερμανίας .....	15
1.2.6. Τα Συμφέροντα των ΗΠΑ.....	16
1.3. Η Στρατηγική του Ελ. Βενιζέλου.....	18
1.4. Οι Συμφωνίες και οι Διπλωματικές Επιπλοκές.....	21

### Β΄ Κεφάλαιο

#### Η Ελληνική Αεροπορία παραμονές της Εκστρατείας

2.1. Η Γένεση του Αεροπορικού Όπλου .....	24
2.2. Η κατάσταση της Ελληνικής Αεροπορίας πριν από την απόβαση στη Σμύρνη .....	25
2.3. Η κατάσταση της Τούρκικης Αεροπορίας με το τέλος του Α΄ Παγκόσμιου Πολέμου .....	28

### Γ΄ Κεφάλαιο

#### Η δράση της Αεροπορίας στις επιχειρήσεις της περιόδου 1919-1920

3.1. Η μετάβαση και οργάνωση των Αεροπορικών Δυνάμεων στη Μικρά Ασία.....	30
3.2. Η κατάληψη της Προύσας .....	36
3.3. Οι επιχειρήσεις στο μέτωπο της Θράκης.....	39
3.4. Η επέκταση της Ελληνικής κυριαρχίας προς το Νότο.....	42
3.5. Οι εκλογές του 1920 και οι επιχειρήσεις έως το Μάρτιο του 1921 .....	45

### Δ΄ Κεφάλαιο

Η Περίοδος 1921-1922 και η Κατάρρευση του Μετώπου

4.1. Το δίλλημα: «Προέλαση ή Σύμπτυξη» .....	50
4.2. Οι επιχειρήσεις κατάληψης των Εσκή Σεχίρ και Αφιόν Καραχισάρ.....	52
4.3. Η πολιτική κατάσταση στα μέσα του 1921.....	56
4.4. Η κατάσταση των Ελληνικών δυνάμεων στα μέσα του 1921.....	58
4.5. Οι επιχειρήσεις του Θέρους του 1921.....	60
4.6. Η πορεία προς το Σαγγάριο και την Άγκυρα .....	64
4.7. Η κατάσταση των Αεροπορικών δυνάμεων μέχρι τον Αύγουστο του 1922 .....	69
4.8. Η κατάληψη της Κωνσταντινούπολης.....	72
4.9. Η κατάρρευση του Μετώπου και το τέλος της Εκστρατείας.....	74

### Ε΄ Κεφάλαιο

Η αποτίμηση του Αεροπορικού έργου στο Μικρασιατικό Μέτωπο

5.1. Οι αντιξοότητες των Αεροπορικών Επιχειρήσεων στη Μικρά Ασία .....	79
5.2. Η μη ορθή εκμετάλλευση του «ανατέλλοντος» Όπλου .....	83
5.3. Το έργο της Ελληνικής Αεροπορίας .....	85
Επίλογος.....	88
Πηγές και Βιβλιογραφία .....	90
Παράρτημα .....	93
Περίληψη .....	97

## Πρόλογος

*«Αυτήν την στιγμήν, το Ανώτατον Συμβούλιον της Συνδιασκέψεως..... εν τη σημερινή συνεδριάσει του, απεφάσισεν όπως το εκστρατευτικόν σώμα αναχωρήσει αμέσως διά Σμύρνην, Η απόφασις ελήφθη παμψηφεί. Ζήτω το Έθνος!...».*<sup>1</sup>

Στις 16 Απριλίου 1919, ο Ελ. Βενιζέλος, με το παραπάνω επείγον τηλεγράφημα ανήγγειλε την πολυπόθητη έγκριση των Μεγάλων Δυνάμεων για την αποστολή των Ελληνικών Στρατευμάτων στη Σμύρνη. Την ημέρα εκείνη εκπληρώνεται το πολυπόθητο όνειρο της «Μεγάλης Ιδέας», αλλά ταυτόχρονα ξεκινάει η αντίστροφη μέτρηση για το μεγαλύτερο «εφιάλτη» και τη χειρότερη καταστροφή που γνώρισε η χώρα μας στη Νεότερη Ιστορία.

Η Μικρασιατική Εκστρατεία αποτελεί το σημαντικότερο κεφάλαιο της Ιστορίας του Ελληνικού Έθνους, καθώς είναι γεμάτο διδάγματα σε στρατηγικό, επιχειρησιακό αλλά και τακτικό επίπεδο. Τα λάθη, οι παραλήψεις, οι προσωπικές φιλοδοξίες, τα πάθη και οι αντιπάθειες, είναι αυτά που οδήγησαν στη μεγάλη καταστροφή και δε μπορούν να εξαιρεθούν οι πολιτικοί αρχηγοί, η Ηγεσία του Στρατού, ο Τύπος, καθώς και ο ίδιος ο λαός για τις επιλογές του και τις πιέσεις που ασκούσε μέσω της «κοινής γνώμης».

Ως Αξιωματικός της Πολεμικής Αεροπορίας, θεωρώ ότι τα διδάγματα της συγκεκριμένης περιόδου είναι κρίσιμα και δεν θα πρέπει να αγνοούνται, καθώς αποτελούν οδηγό για κάθε Στρατιωτικό καριέρας. Τα λάθη του παρελθόντος αποτελούν τα σημαντικότερα μαθήματα και το πιο δυνατό όπλο για την αντιμετώπιση των προκλήσεων του μέλλοντος. Επιπλέον, κατά τη Μικρασιατική Εκστρατεία οι Έλληνες Αεροπόροι, διετέλεσαν ένα τεράστιο και ηρωικό έργο, το οποίο όμως κατά γενική ομολογία δεν τους έχει αναγνωριστεί. Οι τραγικές συνέπειες της Μικρασιατικής καταστροφής «εξάτμισαν» το κολοσσιαίο έργο της Ελληνικής Αεροπορίας, με αποτέλεσμα να υπάρχουν ελάχιστες αναφορές για τη σημαντικότερη δράση της, σε σχέση πάντα με τις αντίστοιχες αναφορές που γίνονται στη δράση των δυνάμεων του Στρατού Ξηράς.

Αυτοί είναι οι κυριότεροι λόγοι που με οδήγησαν στην εκπόνηση της συγκεκριμένης εργασίας, καθώς θεωρώ ότι οι σύγχρονοι Αεροπόροι έχουμε την

---

<sup>1</sup> Το επείγον τηλεγράφημα του Ελευθέριου Βενιζέλου προς το Υπουργείο των Εξωτερικών. Βλ. *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τ. 15 (1978), σ. 115.

υποχρέωση να γνωρίζουμε τη δράση των προγενέστερων και να τιμούμε τη μνήμη τους, συνεχίζοντας την ένδοξη πορεία της Πολεμικής Αεροπορίας. Για το λόγο αυτό, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον Καθηγητή Νεότερης και Σύγχρονης Ιστορίας και Διευθυντή του ομώνυμου μεταπτυχιακού τμήματος, κύριο Θανάση Χρήστου, που μου έκανε τη τιμή να αναλάβει τη διπλωματική μου εργασία. Τον ευχαριστώ για την εμπιστοσύνη του και για τη δυνατότητα που μου έδωσε να διεξάγω τη πολύτιμη έρευνα για την εκπόνηση της εργασίας μου. Ως καθηγητής μου, μού παρείχε την αμέριστη στήριξη και βοήθεια, καθώς και ισχυρά ερείσματα για περαιτέρω και εις βάθους μελέτη του συγκεκριμένου αντικειμένου. Τον ευχαριστώ θερμά.

Η Ιστορία έχει γραφτεί, η βιβλιογραφία είναι πλούσια, αλλά είναι στο χέρι μας να τη διδαχθούμε.

## Εισαγωγή

Από τις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα, διαφαίνονταν ο επερχόμενος διαμελισμός της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Οι Μεγάλες Δυνάμεις της εποχής, είχαν άμεσο ενδιαφέρον για τις περιοχές αυτές, λόγω των πλούσιων πλουτοπαραγωγικών πηγών και της γεωγραφικής τους θέσης, που αποτελούσε τη «γέφυρα» σύνδεσης με τη Μέση και Άπω Ανατολή.

Μετά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, το Ανατολικό ζήτημα εξελίχθηκε σε μείζον πρόβλημα, καθώς η κατάρρευση της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας υπήρξε πλέον μη αναστρέψιμη διαδικασία και οι Μεγάλες Δυνάμεις έριζαν για την απόκτηση των εδαφών της. Οι ελληνικές διεκδικήσεις στη Μικρά Ασία και η ελληνοτουρκική σύγκρουση δεν ήταν μόνο διμερές πρόβλημα μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας, αλλά εντασσόταν στην ευρύτερη πολιτική των Μεγάλων Δυνάμεων στην Εγγύς Ανατολή.

Η συμμετοχή της Τουρκίας στο πλευρό των Κεντρικών Δυνάμεων παρείχε στην Ελλάδα τη διπλωματική, οικονομική και στρατιωτική στήριξη της Βρετανίας και της Γαλλίας, για να υλοποιήσει τις εθνικές της επιδιώξεις. Η απόφαση των Συμμάχων να αποσταλεί ελληνικό εκστρατευτικό σώμα στη Σμύρνη, εντάσσεται στη λογική της προστασίας των ελληνικών πληθυσμών, αλλά παράλληλα ενισχύει την προσπάθεια αποτροπής και περιορισμού του Ιταλικού επεκτατισμού.

Με την ανωτέρω απόφαση επισφραγίζεται μία από τις σημαντικότερες περιόδους της νεότερης ιστορίας της Ελλάδας. Μία δεκαετία γεμάτη ηρωικούς αγώνες και πολυσήμαντες νίκες, η οποία εκκινεί με τους νικηφόρους Βαλκανικούς πολέμους και ολοκληρώνεται με την εκστρατεία στη γη της Ιωνίας και την απόβαση των Ελληνικών στρατευμάτων στη Σμύρνη, το Μάιο του 1919. Έναν αιώνα από την κήρυξη της Ελληνικής Επανάστασης του 1821, η Ελλάδα είχε σχεδόν επιτύχει το σύνολο των στόχων της επανάστασης με την απελευθέρωση του μεγαλύτερου μέρους του υπόδουλου Ελληνισμού που βρίσκονταν υπό Οθωμανική κυριαρχία και είχε φέρει εις πέρας τη Μεγάλη Ιδέα, δημιουργώντας την Ελλάδα των «δύο ηπείρων και των πέντε θαλασσών».

Ο ελληνικός στρατός αποβιβάστηκε στη Σμύρνη στις 2 Μαΐου 1919<sup>2</sup>, εγκαινιάζοντας ένα νέο κεφάλαιο στη δράση των Ενόπλων Δυνάμεων. Οι Έλληνες της πόλης έσπευσαν να υποδεχτούν με ενθουσιασμό του «λυτρωτές» τους,

---

<sup>2</sup> Όλες οι ημερομηνίες στην παρούσα εργασία είναι σύμφωνα με το Ιουλιανό «Παλαιό» Ημερολόγιο.

δημιουργώντας ένα πανηγυρικό κλίμα αλλά αδιαφορώντας για τις διπλωματικές εξελίξεις και την πραγματική εκδοχή της πρόσκαιρης και προσωρινής παρουσίας των Ελληνικών στρατευμάτων. Για την απόβαση στη Σμύρνη<sup>3</sup>, επιλέχθηκε η 1η Μεραρχία που στάθμευε στο λιμάνι των Ελευθερών στη Μακεδονία. Περιελάμβανε τρία συντάγματα πεζικού (4°, 5°, και 1/38 Ευζώνων) και δύο μοίρες ορειβατικού πυροβολικού. Ο απόπλους εκτελέστηκε στις 30 Απριλίου 1919, με δεκαοχτώ (18) οπλιταγωγά και υπό τη συνοδεία τεσσάρων (4) ελληνικών και τριών (3) βρετανικών αντιτορπιλικών.

Παράλληλα με την αποστολή των χερσαίων δυνάμεων, προσγειώνεται στο αεροδρόμιο Παραδείσου της Μ. Ασίας το πρώτο ελληνικό αεροσκάφος της Ναυτικής Αεροπορίας, σηματοδοτώντας την αρχή των αεροπορικών επιχειρήσεων σε ένα ιδιόμορφο μέτωπο, στο μέτωπο της Μ. Ασίας. Ακολούθησαν και άλλα αεροσκάφη της Ναυτικής και της Στρατιωτικής Αεροπορίας, με την τελική δράση συνολικά πέντε (5) Μοιρών. Οι επιχειρησιακές απαιτήσεις στο νέο μέτωπο ήταν πολύ διαφορετικές από αυτές του Μετώπου της Μακεδονίας-Βορείου Αιγαίου. Η εκστρατεία της Μικράς Ασίας χαρακτηριζόταν από μεγάλο μήκος μετώπου, τεράστιες αποστάσεις, κακές επικοινωνίες, μεγάλες δυσκολίες διοικητικής μέριμνας και πολεμικά μέτωπα τόσο στη γραμμή αντιπαράταξης όσο και στα μετόπισθεν (αντάρτες).

Οι Πολεμικές Μοίρες είχαν μικτή σύνθεση και περιελάμβαναν αεροσκάφη γενικών αποστολών καθώς και λίγα διώξεως. Η δράση τους υπήρξε καθοριστική για τις επιχειρήσεις του Ελληνικού Στρατού και περιελάμβανε αποστολές αναγνώρισης, συνοδείας, καθώς και αποστολές βομβαρδισμού και πολυβολισμού. Αν και βιβλιογραφικά υπάρχουν ελάχιστες αναφορές στη δράση και τη συμβολή της, η Ελληνική Αεροπορία κατέβαλε υπεράνθρωπες προσπάθειες υποστήριξης των επιχειρήσεων στο τεράστιο μέτωπο των 700 χιλιομέτρων, με λιγοστά και πεπαλαιωμένα αεροσκάφη και υπό εξαιρετικά δύσκολες συνθήκες<sup>4</sup>.

Η Πολεμική Αεροπορία ήταν παρούσα στις στρατιωτικές επιχειρήσεις από την πρώτη στιγμή, μεταφέροντας πολεμικό υλικό στα διαφορετικά μέτωπα των πεζικών δυνάμεων και συμβάλλοντας στις επιχειρήσεις του Στρατού Ξηράς για την

<sup>3</sup> Γενικό Επιτελείο Στρατού/Διεύθυνση Ιστορίας Στρατού, *Επίτομος Ιστορία Εκστρατείας Μικράς Ασίας*, Αθήνα 2001, σ. 15.

<sup>4</sup> Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/ Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας, *Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας*, Αθήνα 1983, τ. 2, σ. 14.

απελευθέρωση των περιοχών γύρω από τη Σμύρνη. Αν και για τη Μικρασιατική Εκστρατεία και τις στρατιωτικές επιχειρήσεις υπάρχει μεγάλη βιβλιογραφία, απουσιάζουν ως επί το πλείστον οι αναφορές στις αποστολές της Αεροπορίας. Με δεδομένα τα ανωτέρω, σκοπός της εργασίας είναι η παρουσίαση και η ανάδειξη της δράσης της Ελληνικής Αεροπορίας κατά τη διάρκεια της Μικρασιατικής Εκστρατείας, καθώς και η αποτίμηση της συμβολής της στις επιχειρήσεις του Στρατού Ξηράς.

Η εργασία περιλαμβάνει συνολικά πέντε κεφάλαια. Στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται η συνοπτική παρουσίαση των διπλωματικών εξελίξεων, καθώς και των συμφερόντων των Συμμάχων και νικητών του Α΄ Παγκόσμιου Πολέμου, με σκοπό να αποκρυσταλλωθούν οι συνθήκες που συνέβαλαν στην απόβαση των Ελληνικών δυνάμεων στη Σμύρνη. Έχοντας αυτό το υπόβαθρο, δύναται να γίνει πιο εύκολα κατανοητή η σταδιακή αλλαγή της εξωτερικής πολιτικής των Συμμάχων και η νέα τροπή της Εκστρατείας μέχρι το τέλος της.

Στο δεύτερο κεφάλαιο παρουσιάζεται συνοπτικά η εμφάνιση του αεροπλάνου στην Ελλάδα στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, καθώς και η κατάσταση της Ελληνικής και Τούρκικης αεροπορίας μετά το τέλος του Α΄ Παγκόσμιου Πολέμου. Η συγκεκριμένη σύγκριση κρίνεται απαραίτητη για να μπορέσουμε να παρακολουθήσουμε τη δράση των αεροπορικών δυνάμεων των επόμενων κεφαλαίων.

Στο τρίτο και τέταρτο κεφάλαιο αναλύονται οι επιχειρήσεις των Ελληνικών Αεροπορικών δυνάμεων στη Μικρά Ασία. Το τρίτο κεφάλαιο αναφέρεται στην περίοδο όπου οι διπλωματικές εξελίξεις ευνοούσαν τα Ελληνικά συμφέροντα και το Μέτωπο είχε επεκταθεί από την Αν. Θράκη έως το Ουσάκ, ενώ στο τέταρτο κεφάλαιο περιγράφονται οι επιχειρήσεις της περιόδου 1921 έως το τέλος της Εκστρατείας, όπου πλέον η Ελλάδα οδηγεί σε διπλωματική απομόνωση και οι διπλωματικές εξελίξεις είναι εις βάρος του Μικρασιατικού αγώνα.

Τέλος, στο τελευταίο κεφάλαιο της εργασίας αποτυπώνονται συγκεντρωτικά τα προβλήματα και οι αντιξοότητες που αντιμετώπισαν οι Έλληνες αεροπόροι, τους σαράντα μήνες πολεμικών επιχειρήσεων στο ιδιαίτερο μέτωπο της Μικράς Ασίας, με σκοπό την ορθή αποτίμηση του έργου και της προσφοράς τους.



## Α΄ Κεφάλαιο

### Η Μεγάλη Ιδέα και οι Διεθνείς Ισορροπίες

#### 1.1. Το Ανατολικό Ζήτημα

Η Μικρά Ασία και γενικότερα η ευρύτερη περιοχή της Εγγύς Ανατολής προκαλούσε το ενδιαφέρον των δυνάμεων της «Εγκάρδιας Συνεννόησης». Αφενός διότι ήταν πλούσια σε μέταλλα και πρώτες ύλες και αφετέρου διότι αποτελούσε σημαντικό κόμβο διεθνών συγκοινωνιών, καθιστώντας τον έλεγχο των Στενών του Βοσπόρου επιτακτική προτεραιότητα. Ειδικότερα, η δυτική Μικρά Ασία ήταν «ο πνεύμονας της Τουρκίας», καθώς το μεγαλύτερο μέρος του εξαγωγικού της εμπορίου γινόταν από τη Σμύρνη<sup>5</sup>.

Το πρόβλημα διαχείρισης των εδαφών της Μικράς Ασίας εντάσσεται στο ευρύτερο Ανατολικό ζήτημα, στο ζήτημα δηλαδή των σχέσεων των Μεγάλων Δυνάμεων και της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας και του διαμοιρασμού των εδαφών της σε ενδεχόμενη κατάρρευσή της, αφού η καθεμιά επεδίωκε να επωφεληθεί από τη διαμορφωθείσα κατάσταση και να επεκτείνει την επιρροή της. Το πρόβλημα που τίθονταν είχε δύο διαφορετικές λύσεις. Διατήρηση της ακεραιότητας της Αυτοκρατορίας ή διαμελισμό των εδαφών της στις Μεγάλες Δυνάμεις και σε μικρά κράτη, τα οποία θα ήταν υπό την προστασία των πρώτων.

Τον 19ο αιώνα, η εξωτερική πολιτική των Δυτικών Ευρωπαϊκών δυνάμεων κυριαρχούνταν από το δόγμα της «ακεραιότητας» της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Το δόγμα αυτό εξυπηρετούσε τις στρατηγικές τους ανάγκες, καθώς εμπόδιζε την κάθοδο της Ρωσίας στη Μεσόγειο και τους προσέφερε την ελεύθερη εκμετάλλευση των πλουτοπαραγωγικών πόρων της προστατευόμενης χώρας<sup>6</sup>. Η Ρωσία ήθελε να αναλάβει ηγεμονικό ρόλο μεταξύ των σλάβων των Βαλκανίων (συμπεριλαμβανομένης και της Βουλγαρίας), ενώ οι έτερες Μεγάλες Δυνάμεις επιχειρούσαν να προσεγγίσουν τις άλλες βαλκανικές εθνότητες και να εκμεταλλευτούν τις νέες συνθήκες που διαμορφώνονταν στο χάρτη των Βαλκανίων.

---

<sup>5</sup> Ν. Ψυρούκης, *Η Μικρασιατική Καταστροφή, η Εγγύς Ανατολή μετά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, 1918-1923*, Αθήνα 1974, σ. 35.

<sup>6</sup> «Νεότερος Ελληνισμός (Από το 1913 ως το 1941)», στην: *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, Αθήνα 1975, τ. 15, σ. 98, στο εξής βλ. *ΙΕΕ*.

Όμως, η αύξηση της γερμανικής επιρροής και η οικονομική της διείσδυση στην Οθωμανική Αυτοκρατορία, οδήγησε τις υπόλοιπες δυτικές χώρες σταδιακά να εγκαταλείψουν το δόγμα της «ακεραιότητας». Παράλληλα, η γερμανική οικονομική βοήθεια ενίσχυσε τον τουρκικό εθνικισμό και την αδιαλλαξία των Νεότουρκων, παράγοντες που επέφεραν καταλυτικές αλλαγές στην Εγγύς Ανατολή<sup>7</sup>. Καταλυτικός παράγοντας υπήρξε επίσης και η πτώση του τσαρικού καθεστώτος στη Ρωσία, οδηγώντας την μακριά από τις τάξεις της Αντάντ. Οι εξελίξεις αυτές άλλαξαν το γεωστρατηγικό πεδίο και προώθησαν την Ελλάδα ως τοποτηρητή των Μεγάλων Δυνάμεων αντικαθιστώντας την καταρρέουσα Οθωμανική Αυτοκρατορία. Πλέον, η Ελλάδα θα αναλάβει το ρόλο του προστάτη των βρετανικών συμφερόντων στην Ανατολική Μεσόγειο, με αντάλλαγμα τη διπλωματική και υλική υποστήριξη<sup>8</sup>.

Ωστόσο, η περίπτωση των ελληνικών εδαφικών διεκδικήσεων ήταν διαφορετική. Τα κίνητρα της εξωτερικής πολιτικής της Ελλάδας διέφεραν από τα οικονομικά και ιμπεριαλιστικά συμφέροντα των υπόλοιπων ευρωπαϊκών δυνάμεων. Ο διπλωματικός αγώνας του Ελευθερίου Βενιζέλου, στηρίζονταν σε επιχειρήματα σχετικά με τη σύνθεση του πληθυσμού των περιοχών της Μικρασίας και του Πόντου και ο Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος αποτέλεσε για τον ίδιο μοναδική ευκαιρία για την απελευθέρωση του Ελληνισμού της Ιωνίας<sup>9</sup>.

Μετά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, το Ανατολικό ζήτημα εξελίχθηκε σε μείζον πρόβλημα, καθώς η κατάρρευση της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας υπήρξε πλέον μη αναστρέψιμη διαδικασία και οι Μεγάλες Δυνάμεις έριζαν για την απόκτηση των εδαφών της. Οι ελληνικές διεκδικήσεις στη Μικρά Ασία και η ελληνοτουρκική σύγκρουση δεν ήταν μόνο διμερές πρόβλημα μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας, αλλά εντασσόταν στην ευρύτερη πολιτική των Μεγάλων Δυνάμεων στην Εγγύς Ανατολή. Η Ελληνική διπλωματία ταυτίζονταν πλήρως με την άποψη που επικρατούσε σε αρκετούς κύκλους της Ευρώπης, πως η λύση του «Ανατολικού Ζητήματος» έπρεπε να είναι η Σταυροφορία της «εκπολιτισμένης» Δύσης απέναντι στη «βάρβαρη» Ανατολή<sup>10</sup>. Έτσι λοιπόν, η σύμπτωση των συμφερόντων των Μεγάλων Δυνάμεων με

<sup>7</sup> *ΙΕΕ*, τ. 15 (1975), σ. 97.

<sup>8</sup> M. L. Smith, *Το όραμα της Ιωνίας, η Ελλάδα στη Μικρά Ασία, 1919-1922*, Αθήνα 2005, σ. 19-20.

<sup>9</sup> Κ. Αβτζιγιάννης, «Μικρασιατική Εκστρατεία 1919-1922» στις: *Πολεμικές Μονογραφίες*, Αθήνα 2002, τχ. 11, σ. 11.

<sup>10</sup> Λ. Λούβη, «Το Τέλος της Μεγάλης Ιδέας», στο: *Έξι Στιγμές του Εικοστού Αιώνα, Η Μικρασιατική Καταστροφή 1922*, Αθήνα 2010, σ. 29.

τις ελληνικές προσδοκίες, άνοιξε το δρόμο για την απόβαση του Ελληνικού Στρατού στη Σμύρνη.

Η συμμετοχή της Τουρκίας στο πλευρό των Κεντρικών Δυνάμεων παρείχε στην Ελλάδα τη διπλωματική, οικονομική και στρατιωτική στήριξη της Βρετανίας και της Γαλλίας, για να υλοποιήσει τις εθνικές της επιδιώξεις. Η απόφαση των Συμμάχων να αποσταλεί ελληνικό εκστρατευτικό σώμα στη Σμύρνη, εντάσσεται στη λογική της προστασίας των ελληνικών πληθυσμών, αλλά παράλληλα ενισχύει την προσπάθεια αποτροπής και περιορισμού του Ιταλικού επεκτατισμού. Όμως, ο τελικός στόχος ήταν η προσάρτηση της περιοχής αυτής και η πραγματοποίηση της «Μεγάλης Ιδέας».

Το Ανατολικό ζήτημα, που είχε απασχολήσει την Ευρωπαϊκή διπλωματία για περισσότερο από έναν αιώνα, φαινόταν την επομένη του Μεγάλου Πολέμου να λύνεται, με μεγάλους ωφελημένους τη Μ. Βρετανία και την Ελλάδα. Πλέον, τα αλυτρωτικά αιτήματα θα ικανοποιούνταν οριστικά με μια άκρως ευνοϊκή διευθέτηση.

## **1.2. Οι Διαφορετικές Διεθνείς Στρατηγικές**

### **1.2.1. Η Πολιτική της Μεγάλης Βρετανίας**

Το νέο στοιχείο στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα, ήταν η επέμβαση της Μεγάλης Βρετανίας στη Μεσόγειο. Η στρατηγική θέση της Εγγύς Ανατολής στο σταυροδρόμι των τριών ηπείρων και ο πλούτος του υπεδάφους της, προσέλκυσαν την προσοχή των Μεγάλων Δυνάμεων. Η Μεγάλη Βρετανία είχε ολοκληρώσει την κατάκτηση της Ινδίας και διαπίστωσε ότι ο πραγματικός δρόμος προς την Άπω Ανατολή βρίσκεται μέσω της Μεσογείου.

Οι οικονομικές θέσεις των Βρετανών ήταν ιδιαίτερα αναπτυγμένες στην Οθωμανική Αυτοκρατορία. Το 1914, το 14,36% του δημοσίου χρέους της προερχόταν από δάνεια βρετανικών κεφαλαίων, τα οποία αποτελούσαν και το 13,66% των ξένων επενδύσεων στη χώρα και κατείχαν σημαντικές θέσεις στην Αυτοκρατορική Οθωμανική Τράπεζα. Η μεγάλη εταιρία BoraxCoy Ltd της δυτικής Μικράς Ασίας ήταν βρετανική. Η κυριαρχία της Βρετανίας στην Εγγύς Ανατολή, της έδινε

σημαντικά συγκοινωνιακά κέντρα και την υλική βάση για τον εκσυγχρονισμό του στόλου της<sup>11</sup>.

Παράλληλα, η Μεγάλη Βρετανία στήριζε την ακεραιότητα της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, με σκοπό να παρεμποδίζεται η κάθοδος της Ρωσίας στα Στενά και τη Μεσόγειο. Όμως, η πολιτική της Μεγάλης Βρετανίας θα τροποποιηθεί το δεύτερο ήμισυ του 19<sup>ου</sup> αιώνα, από τη στιγμή που η Γερμανία και η Ιταλία συγκροτούνται σε ανεξάρτητα κράτη και αρχίζουν σταδιακά να ενδιαφέρονται για την Οθωμανική Αυτοκρατορία. Ο πόλεμος της Μεγάλης Βρετανίας με την Οθωμανική Αυτοκρατορία σήμανε το τέλος μιας μακροχρόνιας πολιτικής και την αποδόμηση ενός παραδοσιακού συμμάχου της. Κατά τη διάρκεια του πολέμου το κύριο βάρος των βρετανικών στρατιωτικών προσπαθειών έπεσε στο μέτωπο της Εγγύς Ανατολής, για να διασφαλίσει την ακεραιότητα των κτήσεων της στην Ινδία και να εδραιώσει την κυριαρχία της στην πετρελαιοφόρα περιοχή της Μοσούλης<sup>12</sup>.

Μετά τον πόλεμο, η πολιτική της τροποποιήθηκε και είχε ως στόχο τη διεθνοποίηση των Στενών και της Κωνσταντινούπολης. Όσον αφορά τη Μικρά Ασία, ο Λόντ Τζώρτζ<sup>13</sup> έβλεπε με κατανόηση τις Ελληνικές διεκδικήσεις. Άλλωστε η Ελλάδα, ως χώρα φύση ναυτική, θα μπορούσε εύκολα να παρασυρθεί στην επιρροή της ισχυρότερης ναυτικής δύναμης, που εκείνη την εποχή ήταν η Μεγάλη Βρετανία και να αποτελέσει αυτή το φράγμα κατά της Ρωσίας στην προσπάθεια της τελευταίας για έξοδο στη Μεσόγειο Θάλασσα.

### 1.2.2. Η Πολιτική της Γαλλίας

Η περίπτωση της Γαλλίας είναι διαφορετική, καθώς παραδοσιακά τηρούσε φιλοτουρκική στάση. Κύριος άξονας της γαλλικής εξωτερικής πολιτικής ήταν η διατήρηση της εδαφικής ακεραιότητας της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Λίγο πριν τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, η Γαλλία αποτελούσε τον κυριότερο πιστωτή της

<sup>11</sup> Ν. Ψυρούκης, *ό. π.*, σ. 45-46.

<sup>12</sup> *ΙΕΕ*, τ. 15 (1975), σ. 107-108.

<sup>13</sup> Ο Ντέιβιντ Λόντ Τζώρτζ, (17 Ιανουαρίου 1863 – 26 Μαρτίου 1945) ήταν Βρετανός πολιτικός του Κόμματος των Φιλελευθέρων και ο τελευταίος Φιλελεύθερος Πρωθυπουργός του Ηνωμένου Βασιλείου. Είχε σημαντικό ρόλο ως Πρωθυπουργός του Πολέμου στην Κυβέρνηση Συνασπισμού (1916-22), κατά τη διάρκεια και αμέσως μετά τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο. Έπαιξε σημαντικό ρόλο στη Διάσκεψη Ειρήνης του Παρισιού του 1919, που επανακαθόρισε την Ευρώπη μετά την ήττα των Κεντρικών Δυνάμεων. Βλ. Βικιπαίδεια «Ντέιβιντ Λόντ Τζώρτζ»,

[https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9D%CF%84%CE%AD%CE%B9%CE%B2%CE%B9%CE%BD%CF%84\\_%CE%9B%CF%8C%CE%B9%CE%BD%CF%84\\_%CE%A4%CE%B6%CE%BF%CF%81%CF%84%CE%B6](https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9D%CF%84%CE%AD%CE%B9%CE%B2%CE%B9%CE%BD%CF%84_%CE%9B%CF%8C%CE%B9%CE%BD%CF%84_%CE%A4%CE%B6%CE%BF%CF%81%CF%84%CE%B6), πρόσβαση 6.3.2020.

Αυτοκρατορίας, κατέχοντας το 60% του δημόσιου οθωμανικού χρέους και υπήρξε από τους κυριότερους εμπορικούς εταίρους, αφού κατείχε τη δεύτερη θέση του εξαγωγικού της εμπορίου<sup>14</sup>. Η συμμετοχή των Γαλλικών κεφαλαίων στη βιομηχανική και εμπορική ανάπτυξη της αυτοκρατορίας έφτανε το 54%, με κύριο δίαυλο διοχέτευσης των κεφαλαίων την Οθωμανική Τράπεζα, η οποία βρισκόταν υπό γαλλικό έλεγχο. Στη Μικρά Ασία δρούσαν γαλλικοί οικονομικοί κύκλοι όπως, η «Εταιρία Μονοπωλίων του Καπνού», η «Εταιρία των Οδών», η «Εταιρία Προκουμιαίων», η τράπεζα Credit Lyonnais, ενώ Γάλλοι κεφαλαιούχοι είχαν ορυχεία στις ακτές της Μαύρης Θάλασσας και στη δυτική Μικρά Ασία.

Παράλληλα, ασκούσε έμμεση επιρροή με ένα πυκνό δίκτυο γαλλικών σχολείων και φιλανθρωπικών ιδρυμάτων, δεδομένου ότι από το 15<sup>ο</sup> αιώνα είχε υιοθετήσει το ρόλο του προστάτη των χριστιανικών μειονοτήτων, ενώ τα γαλλικά είχαν σχεδόν καθιερωθεί ως ημιεπίσημη γλώσσα του Οθωμανικού Κράτους<sup>15</sup>.

Η επικείμενη κατάρρευση της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας και ο αναμενόμενος διαμελισμός των εδαφών της, δεν την άφησε ανεπηρέαστη και οι μεταξύ τους σχέσεις απόκτησαν νέες διαστάσεις στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα. Από τις πρώτες προσπάθειες διαίρεσης του εδάφους σε ζώνες επιρροής, αποτελεί η Συμφωνία του Λονδίνου του 1915, μεταξύ της Γαλλίας, Αγγλίας, Ιταλίας και Ρωσίας και αργότερα με το γάλλο-βρετανικό Σύμφωνο Sykes-Picot, του 1916<sup>16</sup>.

Με το τέλος του Α' Παγκοσμίου Πολέμου, το πρόβλημα που κυριάρχησε στην εξωτερική πολιτική της Γαλλίας ήταν η διευθέτηση των διαφορών της με τη Γερμανία για το θέμα της Ρηνανίας και οι οικονομικές επανορθώσεις. Η Συμφωνία του 1916 δεν εφαρμόστηκε ποτέ, λόγω της στρατιωτικής υπεροχής της Μ. Βρετανίας. Έτσι, η Εγγύς Ανατολή με τη Συρία και την Παλαιστίνη τέθηκαν υπό Βρετανικό έλεγχο, αφήνοντας ενοχλημένους του Γάλλους, γεγονός το οποίο τους οδήγησε στο

<sup>14</sup> Ν. Ψυρούκης, *ό. π.*, σ. 46.

<sup>15</sup> *ΙΕΕ*, τ. 15 (1975), σ. 107-108.

<sup>16</sup> Με τη συμφωνία Sykes-Picot, η Γαλλία θα αναλάμβανε τη διοίκηση της Συρίας, της Κιλικίας και του Λιβάνου. Οι Βρετανοί θα αναλάμβαναν τον έλεγχο του Νότιου τμήματος της Μεσοποταμίας, με την περιοχή της Βαγδάτης και τα σπουδαιότερα λιμάνια της Παλαιστίνης. Τέλος, αναγνωρίζονταν οι διεκδικήσεις της Ρωσίας στην Αρμενία και το Κουρδιστάν.

μέλλον στην αναζήτηση διαφορετικών διπλωματικών και οικονομικών συμφωνιών από εκείνες που είχαν συμφωνήσει με τους συμμάχους τους<sup>17</sup>.

Παράλληλα, το ενδιαφέρον για την Οθωμανική Αυτοκρατορία παρέμεινε υψηλό, καθώς τα πετρέλαια της Μοσούλης εντάσσονταν στη σφαίρα των απώτερων επιδιώξεων της. Προκειμένου να εξασφαλιστεί η επέκταση της οικονομικής της επιρροής, η Γαλλία είχε ανάγκη από ισχυρή βιομηχανία, εξοπλισμένη με σύγχρονα τεχνικά μέσα. Οι απαιτήσεις αυτές ήταν αδύνατον να ικανοποιηθούν χωρίς την ύπαρξη πετρελαίου, τομέας στον οποίο υστερούσε επικίνδυνα. Η γαλλική παραγωγή πετρελαίου ήταν 62.325 τόνοι τον χρόνο, τη στιγμή που η παγκόσμια παραγωγή ξεπερνούσε τους 98.000.000 τόνους. Συνεπώς, ήταν απαραίτητο να συμμετέχει στον σκληρό ανταγωνισμό για τα πετρέλαια της Ανατολής. Εκτός αυτού, η Εγγύς Ανατολή είχε μεγάλη σημασία ως στρατηγικός κόμβος για την εδραίωση του γαλλικού αποικιακού συστήματος.

Επιπλέον, οι Γάλλοι ήθελαν να διατηρήσουν την πολιτιστική τους επιρροή στην Ανατολική Μεσόγειο και τα οικονομικά τους συμφέροντα με επιχειρήσεις, όπως η εταιρεία καπνών. Στον χώρο της Μικράς Ασίας, είχαν λιγότερο σημαντικά μακροπρόθεσμα στρατηγικά συμφέροντα απ' ό,τι η Βρετανία, είχαν όμως το ίδιο έντονους συναισθηματικούς δεσμούς. Αρχικά, άφησαν τη Μεγάλη Βρετανία να γίνει ο ρυθμιστής του ανατολικού ζητήματος, πιστεύοντας ότι με το τρόπο αυτό θα πετύχαιναν την υποστήριξη των Βρετανών στα ζητήματα που αφορούσαν τις διαφορές τους με τη Γερμανία.

### **1.2.3. Τα Συμφέροντα της Ιταλίας**

Η Ιταλία το 1912, μετά τον ιταλό-τουρκικό πόλεμο και την κατάληψη των Δωδεκανήσων, εγκαινίασε τη μεσογειακή της πολιτική, η οποία χαρακτηρίζεται ως εξαιρετικά φιλόδοξη σε σχέση με το περιορισμένο δυναμικό της. Ανέπτυξε έντονη δραστηριότητα στην περιοχή του Αϊδινίου και της Σμύρνης. Κατά τη διάρκεια του πολέμου, υπέγραψε με τις Μεγάλες Δυνάμεις την ομώνυμη συνθήκη στο Λονδίνο το 1915, με την οποία καθοριζόταν οι όροι συμμετοχής της στον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο

<sup>17</sup> Ι. Σίνας. «Στρατιωτικές Εφαρμογές και Επιπτώσεις του Συμφώνου Franklin- Bouillon- Κεμάλ.», στο: [https://dis.army.gr/sites/dis.army.gr/files/unmanaged/pdf/Articles\\_June14/Greek\\_French/FRANKLIN\\_BOUILLON\\_KEMAL.pdf](https://dis.army.gr/sites/dis.army.gr/files/unmanaged/pdf/Articles_June14/Greek_French/FRANKLIN_BOUILLON_KEMAL.pdf), πρόσβαση 16.3.2020.

στο πλευρό της Αντάντ. Στη συνθήκη αυτή, καθοριζόταν ότι σε περίπτωση διαμελισμού της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, η Ιταλία θα προσαρτούσε την παράκτια περιοχή της Μικράς Ασίας που συνορεύει με την Αττάλεια<sup>18</sup>.

Από τις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, αναπτύσσει έντονη προπαγανδιστική πολιτική στις περιοχές της Σμύρνης και του Αϊδινίου, με κυριότερους εκφραστές τους εργάτες των σιδηροδρόμων, καθώς και τα πολυάριθμα ιταλικά ιδρύματα και σχολεία. Παράλληλα, η τακτική της εύκολης παραχώρησης της ιταλικής υπηκοότητας στους χριστιανούς σε περίοδο διωγμών, της επέτρεπε να ασκεί την επεκτατική της πολιτική με ανθρωπιστικά προσχήματα. Η ιταλική πολιτική στη Μικρά Ασία, εκτός από τις πιέσεις εθνικιστικού χαρακτήρα είχε και οικονομική βάση. Επιπλέον, είχε προσανατολίσει τα συμφέροντά της προς την Ανατολή μετά την κατάκτηση των Δωδεκανήσων, ενώ η εδραίωση της κυριαρχίας της και σε μία σημαντική περιοχή της Μικράς Ασίας θα αναβάθμιζε ακόμα περισσότερο το ρόλο της ως περιφερειακή δύναμη στην ευρύτερη περιοχή<sup>19</sup>.

Η Μικρά Ασία και η Ανατολική Μεσόγειος αποτελούσαν τον απαραίτητο ζωτικό χώρο για την επιδιωκόμενη αύξηση της ισχύς της. Όμως, η επεκτατική πολιτική της Ιταλίας στη Μικρά Ασία, ερχόταν σε άμεση αντιπαράθεση με τις ελληνικές επιδιώξεις στην περιοχή και ιδιαίτερα στην περιοχή της Σμύρνης. Η Ιταλία αντιλαμβανόταν τους ιστορικούς και οικονομικούς δεσμούς της Ελλάδας στην περιοχή της Μικράς Ασίας αλλά δεν μπορούσε να δεχτεί μία επέκταση της ελληνικής κυριαρχίας καθώς αυτό θα προκαλούσε μία «γιγάντωση» της Ελλάδας.

Ταυτόχρονα, η πολιτική αυτή της Ιταλίας ερχόταν σε αντίθεση με τις επιδιώξεις της Μεγάλης Βρετανίας. Είναι δεδομένο ότι η θαλασσοκράτειρα Μεγάλη Βρετανία, δεν θα επέτρεπε την εμφάνιση μιας ακόμη μεγάλης δύναμης στην περιοχή. Η Ιταλία λόγω της γεωγραφικής της θέσης, του πληθυσμού της και με δεδομένη την κατοχή των Δωδεκανήσων, εάν αποκτούσε και την επιδιωκόμενη περιοχή της Μικράς Ασίας θα απειλούσε την πρωτοκαθεδρία της Μεγάλης Βρετανίας στην Ανατολική Μεσόγειο.

---

<sup>18</sup> *IEE*, τ. 15 (1975), σ. 107-108.

<sup>19</sup> M. L. Smith, *ό. π.*, σ. 146.

#### 1.2.4. Η Πολιτική της Ρωσίας

Οι πολιτικές επιδιώξεις της Ρωσίας, παρέμειναν διαχρονικά σταθερές και αποσκοπούσαν στην εύρεση εξόδου στη Μεσόγειο Θάλασσα. Πιο συγκεκριμένα, οι βλέψεις της εντοπίζονταν στην περιοχή της Αρμενίας, στην Κωνσταντινούπολη μαζί με την ανάλογη ευρωπαϊκή και ασιατική ενδοχώρα και στον έλεγχο των Στενών. Αυτό θα ήταν το μερίδιό της από το διαμελισμό της Τουρκίας, το οποίο αποφασίστηκε το 1915 με το Σύμφωνο του Λονδίνου<sup>20</sup> μεταξύ των δυνάμεων της Αντάντ<sup>21</sup>.

Όμως, η παραδοσιακή ρωσική πολιτική για έξοδο στα Στενά και στη Μεσόγειο μεταβλήθηκε με την επανάσταση των μπολσεβίκων το 1917 και την αποχώρηση από το συμμαχικό στρατόπεδο. Η κομμουνιστική Ρωσία παραιτήθηκε από τις προγενέστερες αξιώσεις της στην Οθωμανική Αυτοκρατορία. Όμως, διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο στις εξελίξεις στη Μικρά Ασία, καθώς αποτέλεσε τον βασικό χρηματοδότη των Τούρκων, προσπαθώντας να ακυρώσει την πολιτική των δυτικών δυνάμεων και κυρίως της Μεγάλης Βρετανίας. Η Ρωσία πίστευε ότι τυχόν επικράτηση της Ελλάδας στη Μικρά Ασία, θα ισχυροποιούσε τη θέση της Μεγάλης Βρετανίας στην περιοχή και ως εκ τούτου θα απειλούσε τα αντίστοιχα δικά της συμφέροντα, ενώ παράλληλα θα αντιμετώπιζε έναν ιδιότυπο αποκλεισμό στα νότια σύνορά της, όπου θα εμποδίζονταν η απρόσκοπτη έξοδος της στις «θερμές» θάλασσες.

#### 1.2.5. Η Στρατηγική της Γερμανίας

Το πιο ολοκληρωμένο επενδυτικό πρόγραμμα στην ευρύτερη περιοχή της Εγγύς Ανατολής το είχε καταρτίσει η Γερμανία. Η ραγδαία εκβιομηχάνιση, ώθησε το Βερολίνο σε αναζήτηση νέων καταναλωτικών αγορών και η Οθωμανική Αυτοκρατορία της πρόσφερε τέτοιες δυνατότητες. Μέχρι το 1910, η Γερμανία είχε

<sup>20</sup> Η Συνθήκη του Λονδίνου 1915, ήταν μυστική συμφωνία η οποία υπογράφηκε στο Λονδίνο στις 26 Απριλίου 1915 από το Ηνωμένο Βασίλειο, τη Γαλλία, τη Ρωσική αυτοκρατορία, και το Βασίλειο της Ιταλίας. Σύμφωνα με τη συνθήκη, η Ιταλία ήταν υποχρεωμένη να εγκαταλείψει την Τριπλή Συμμαχία και να ενωθεί με τις δυνάμεις της Αντάντ. Βλ. Βικιπαίδεια «Συνθήκη του Λονδίνου 1915», [https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A3%CF%85%CE%BD%CE%B8%CE%AE%CE%BA%CE%B7\\_%CF%84%CE%BF%CF%85\\_%CE%9B%CE%BF%CE%BD%CE%B4%CE%AF%CE%BD%CE%B F%CF%85\\_\(1915\), πρόσβαση 4.3.2020.](https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A3%CF%85%CE%BD%CE%B8%CE%AE%CE%BA%CE%B7_%CF%84%CE%BF%CF%85_%CE%9B%CE%BF%CE%BD%CE%B4%CE%AF%CE%BD%CE%B F%CF%85_(1915), πρόσβαση 4.3.2020.)

<sup>21</sup> *ΙΕΕ*, τ. 15 (1975), σ. 107-108.



αναδειχτεί στη σημαντικότερη προμηθεύτρια χώρα της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας μετά τη Μεγάλη Βρετανία.

Το 1912, κατείχε την 3η θέση στο οθωμανικό εισαγωγικό εμπόριο με σύνολο εισαγωγών 22.915.000 δολάρια και την 6η θέση στο εξαγωγικό εμπόριο με σύνολο εξαγωγών 5.400.000 δολάρια, ενώ το 1914 τα γερμανικά κεφάλαια αποτελούσαν το 32,77% των ξένων επενδύσεων στην Τουρκία και το 21,31% του δημοσίου χρέους του οθωμανικού κράτους. Εύκολα εξάγεται το συμπέρασμα ότι, η Οθωμανική Αυτοκρατορία αποτελούσε για τη Γερμανία όχι μόνο ένα τόπο για ευνοϊκές επενδύσεις κεφαλαίων, αλλά και προνομιακής πώλησης των εμπορευμάτων των γερμανικών μονοπωλίων.

Το πιο σημαντικό και ταυτόχρονα επίμαχο έργο της εποχής, ήταν η ανάληψη της κατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής από την Κωνσταντινούπολη έως τη Βαγδάτη. Η πραγματοποίησή της θα συνέδεε το Βερολίνο με τον Περσικό Κόλπο. Το 1903, υπογράφηκε η γερμανό-τουρκική συμφωνία για τα πετρέλαια της Εγγύς Ανατολής. Με βάση αυτή τη συμφωνία, η εταιρεία Societe du chemin de fer ottoman d' Anatolie που ήταν υπό γερμανικό έλεγχο, αποκτούσε το δικαίωμα ελεύθερης εκμετάλλευσης του υπεδάφους μιας τεράστιας περιοχής που επεκτεινόταν 20 χιλιόμετρα εκατέρωθεν της σιδηροδρομικής γραμμής που οδηγούσε στη Βαγδάτη. Συνεπώς, όλη η πετρελαιοφόρα περιοχή της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας έπεφτε στα χέρια των γερμανικών μονοπωλίων. Η στρατηγική του σημασία ενέτεινε τον πολιτικό ανταγωνισμό μεταξύ των ευρωπαϊκών δυνάμεων για τον έλεγχο της Μέσης Ανατολής<sup>22</sup>.

Παράλληλα, η Γερμανία είχε αυξήσει την στρατιωτική της παρουσία στην Εγγύς Ανατολή, δεδομένου ότι από το 1913 ο στρατηγός Λίμαν φον Σάντερς, είχε αναλάβει την οργάνωση του Τούρκικου Στρατού, προωθώντας έτσι τις στρατιωτικές αλλά και πολιτικές κατευθύνσεις του Βερολίνου.

#### **1.2.6. Τα Συμφέροντα των ΗΠΑ**

Σημαντικό για τα συμφέροντα των ευρωπαϊκών δυνάμεων ήταν το ενδιαφέρον που επέδειξαν οι ΗΠΑ για την Εγγύς Ανατολή. Το ενδιαφέρον αυτό

---

<sup>22</sup> *ΙΕΕ*, τ. 15 (1975), σ. 107-108.

αρχίζει από τις πρώτες δεκαετίες του 19<sup>ου</sup> αιώνα και εντείνεται προς το τέλος του, όταν η οικονομική σημασία του πετρελαίου αυξάνεται. Από τις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, η έντονη διπλωματική δραστηριότητα, τράπεζες, σχολεία και νοσοκομεία συνθέτουν το πλαίσιο της αμερικάνικης παρουσίας στην ευρύτερη περιοχή<sup>23</sup>.

Το τέλος του Α΄ Παγκόσμιου Πολέμου, βρήκε τις παραδοσιακές Μεγάλες Δυνάμεις αποδυναμωμένες, δίνοντας στις ΗΠΑ τη δυνατότητα να αναδειχθούν ως την πλέον ισχυρή δύναμη του δυτικού κόσμου. Όταν οι ΗΠΑ εισήλθαν στον πόλεμο, χρωστούσαν στην Ευρώπη 4.5 δισεκατομμύρια δολάρια. Μετά τον πόλεμο τα πράγματα αντιστράφηκαν. Η Ευρώπη όφειλε στην Αμερική 11.6 δισεκατομμύρια δολάρια εκ των οποίων 4.7 δις. ήταν αγγλικά χρέη, 3.8 γαλλικά και 1.8 Ιταλικά<sup>24</sup>.

Επιπλέον, ο πόλεμος έδωσε τη δυνατότητα στις ΗΠΑ να αυξήσουν κατακόρυφα τη βιομηχανική τους παραγωγή, γεγονός το οποίο συνέβαλε στην αύξηση της εμπορικής τους δύναμης. Έτσι, μετά τη λήξη του πολέμου εγκαινιάστηκε μια πολιτική έντονης εξωστρέφειας, με σκοπό την άμεση εμπλοκή στην επανοριοθέτηση των οικονομικών ζωνών επιρροής, που μέχρι τότε εκμεταλλεύονταν οι ευρωπαϊκές δυνάμεις. Ο χώρος της Εγγύς και Μέσης Ανατολής δεν ήταν δυνατόν να διαφύγει του αμερικάνικου ενδιαφέροντος, αφού τόσο σε γεωπολιτικό όσο και σε ενεργειακό επίπεδο αποτελούσε σημαντικό διεθνή κόμβο.

Οι ΗΠΑ διαφώνησαν με τις ελληνικές διεκδικήσεις γιατί πίστευαν ότι η περιοχή της Σμύρνης ήταν ζωτικής σημασίας για την ευημερία της τουρκικής ενδοχώρας. Όλα τα παραπάνω αποτελούσαν το όραμα της Μεγάλης Ελλάδας, που θα εκτεινόταν από την Αδριατική ως τον Εύξεινο Πόντο, ενώ θα άφηνε την Τουρκία ένα μικρό και θνησιγενές κράτος. Για το λόγο αυτό, οι ΗΠΑ θεωρούσαν ότι η εφαρμογή του Ελληνικού οράματος θα ήταν καταστροφική για την Τουρκία, γεγονός που εγκυμονούσε εξ' αρχής τον κίνδυνο της έξαρσης του τουρκικού εθνικισμού και της σκληρής αντίστασης στον διαγραφόμενο αφανισμό τους. Πολύ μεγαλύτερο εμπόδιο στη πραγματοποίηση των Ελληνικών βλέψεων, αποτέλεσε το διάγγελμα των «14 Σημείων» του πρόεδρου Ουίλσον, που στο άρθρο 12 εξέφραζε κατηγορηματικά την αντίθεση στο διαμελισμό της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Η πρότασή τους

<sup>23</sup> *IEE*, τ. 15 (1975), σ. 107-108.

<sup>24</sup> Ν. Ψυρούκης, *ό. π.*, σ. 68.

υπογράμμισε την ιδέα της κηδεμονίας της Τουρκίας από κάποια Δύναμη και όχι απόσπαση των περιοχών της<sup>25</sup>.

Στη συνδιάσκεψη των Βερσαλλιών, οι ΗΠΑ δείχνουν το ενδιαφέρον τους για τη Μέση Ανατολή όπου έχουν μεγάλα οικονομικά συμφέροντα, άμεσα συνδεδεμένα με τα πετρέλαια της περιοχής. Λόγω του ότι δεν επιθυμούν να αποκλειστούν από τις τουρκικές αγορές, προσπάθησαν να εμποδίσουν τις ευρωπαϊκές χώρες να αποικιοποιήσουν την Οθωμανική Αυτοκρατορία.

### 1.3. Η Στρατηγική του Ελ. Βενιζέλου

Το τέλος του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου βρήκε νικητές τις δυνάμεις της Αντάντ. Πριν το τέλος του πολέμου, ο Ελ. Βενιζέλος είχε ήδη ξεκινήσει τη διπλωματική του εκστρατεία υπέρ των Ελληνικών διεκδικήσεων. Η Ελλάδα ανέμενε να «εισπράξει» το μερίδιό της, από τη συμμετοχή της στο πλευρό των νικητών. Στις 3 Σεπτεμβρίου 1918, υπογράφηκε στη Θεσσαλονίκη ανακωχή ανάμεσα στη Βουλγαρία και στους Συμμάχους, με την οποία υποχρεωνόταν να εκκενώσει τα ελληνικά εδάφη που κατείχε και να αποστρατεύσει το στρατό της εκτός από τρεις μεραρχίες.

Στις 17 Οκτωβρίου υπογράφεται στο Μούδρο της Λήμνου, η ανακωχή μεταξύ των δυνάμεων της Αντάντ και της Τουρκίας, με την οποία τερματίζονταν οι πολεμικές επιχειρήσεις. Η ανακωχή του Μούδρου<sup>26</sup> ήταν η προσωρινή συμφωνία για τη λήξη των εχθροπραξιών μεταξύ της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας και της «Εγκάρδιας Συνεννόησης». Τα βασικά σημεία της ανακωχής που έχουν σημασία για τις μετέπειτα εξελίξεις, ήταν ότι η Οθωμανική αυτοκρατορία αποχωρούσε στρατιωτικά από όλες τις περιοχές εκτός της Μικράς Ασίας, απ' όπου στην πραγματικότητα είχε ήδη εκδιωχθεί. Ο Οθωμανικός Στρατός θα επανερχόταν σε κατάσταση ειρηνικής συνθέσεως, σχετικά μειωμένης έναντι της ειρηνικής συνθέσεως που είχε αμέσως πριν από την έναρξη του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου. Οι σύμμαχοι θα είχαν το δικαίωμα να καταλάβουν άμεσα την Κωνσταντινούπολη και το Βόσπορο

<sup>25</sup> *ΙΕΕ*, τ. 15 (1975), σ. 114.

<sup>26</sup> Με την ονομασία Ανακωχή του Μούδρου ή Συνθήκη του Μούδρου, χαρακτηρίζεται η γνωστή συμφωνία που συνάφθηκε στον όρμο Μούδρου, της Λήμνου, στις 17/30 Οκτωβρίου 1918 και υπογράφηκε την επομένη 31 Οκτωβρίου μεταξύ των Δυτικών Συμμαχικών Δυνάμεων, της Αντάντ, (Entente), αφενός, και της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας αφετέρου, με τη λήξη του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου.

ώστε να ελέγξουν πλήρως τα Στενά. Διατηρούσαν το δικαίωμα να καταλάβουν οποιοδήποτε σημείο της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, σε περίπτωση που προέκυπτε κατάσταση η οποία συνιστούσε απειλή για αυτούς<sup>27</sup>. Το σιδηροδρομικό δίκτυο της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας τίθονταν άμεσα υπό τον έλεγχο και την επιτήρηση των Συμμαχικών Δυνάμεων, οι οποίες θα τοποθετούσαν φυλάκια σε πολλούς σταθμούς καθ' όλο το μήκος του δικτύου. Τα όπλα, τα πυρομαχικά, καθώς και τα μεταγωγικά μέσα του Τουρκικού στρατού θα τίθονταν στη διάθεση των Συμμάχων.

Ενόψει της συνδιάσκεψης ειρήνης των Παρισίων, στην οποία θα καθοριζόντουσαν οι όροι της ειρήνης μεταξύ των εμπολέμων πλευρών, οι ελληνικές διεκδικήσεις τόσο στα Βαλκάνια όσο και στη Μικρά Ασία προσέκρουαν πάνω στα εθνικά συμφέροντα των συμμάχων και στις δεσμεύσεις που είχαν αναλάβει κατά τη διάρκεια του πολέμου. Το Ελληνικό αίτημα για τα Δωδεκάνησα ήταν μάλλον μία υπόμνηση του ελληνικού χαρακτήρα των νησιών, χωρίς ελπίδα ότι η νικήτρια με τους άλλους συμμάχους, Ιταλία, θα δεχόταν να τα παραχωρήσει. Ούτε για τη Β. Ήπειρο υπήρχαν πολλές ελπίδες, αφού το Ιταλικό ενδιαφέρον για τη νέα Αλβανία ήταν έντονο. Συνεπώς, τα κύρια αιτήματα της Ελληνικής πλευράς στράφηκαν προς την Ανατολή.

Είναι χαρακτηριστικό ότι την πρώτη αυτή περίοδο, η Μεγάλη Βρετανία δεν είχε σταθερή πολιτική για το θέμα της Μικράς Ασίας. Οι επιτυχίες της Ελλάδας στους Βαλκανικούς πολέμους και η αναμενόμενη κατάρρευση της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, κίνησαν το ενδιαφέρον της βρετανικής κυβέρνησης να έρθει σε συνεννόηση με την Ελλάδα. Η εφιαλτική ανάμνηση της Καλλίπολης ήταν ακόμη νωπή και οι Βρετανοί θεωρούσαν ότι η εξασφάλιση της ελεύθερης διακίνησης στα Στενά τόσο σε καιρό πολέμου όσο και σε καιρό ειρήνης, ήταν θέμα ζωτικής σημασίας<sup>28</sup>.

Αρχικά, ο Βενιζέλος προσπάθησε να πάρει με το μέρος του τους ηγέτες των τριών Μεγάλων Δυνάμεων, των ΗΠΑ, της Μεγάλης Βρετανίας και της Γαλλίας, αναγνωρίζοντας τη σπουδαιότητα της θετικής τους στάσης. Οι βάσεις της αγγλόφιλης πολιτικής του Βενιζέλου τέθηκαν στα τέλη του 1912 και στις αρχές του 1913, κατά τις μυστικές συνομιλίες με τον Λούντ Τζώρτζ, τον Τσώρτσιλ και τον σερ Τζων Σταυρίδη, γενικό πρόξενο της Ελλάδας στη Βρετανία την περίοδο εκείνη. Η Μεγάλη Βρετανία

<sup>27</sup> *IEE*, τ. 15 (1975), σ. 103-104.

<sup>28</sup> M. L. Smith, *ό. π.*, σ. 136.

και ο πρωθυπουργός της Λόνιτ Τζωρτζ υποστήριξε τις ελληνικές θέσεις για επέκταση της Ελλάδας στη Μικρά Ασία εις βάρος των Τούρκων, λόγω της ανάγκης εξασφάλισης των θαλασσιών οδών προς τις βρετανικές αποικίες της Ινδίας<sup>29</sup>. Η Ελλάδα θα γινόταν η ανερχόμενη δύναμη της ανατολικής Μεσογείου, ο στυλοβάτης της βρετανικής πολιτικής και ο προστάτης των συγκοινωνιών της Βρετανικής Αυτοκρατορίας, στη θέση της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας που κατέρρεε.

Οι Γάλλοι προσπαθούσαν να διασφαλίσουν τα οικονομικά τους συμφέροντα στη Μικρά Ασία. Ανησυχούσαν για την αύξηση της βρετανικής επιρροής μέσω της Ελλάδας, αλλά από την άλλη πλευρά η περιοχή της Μικράς Ασίας δεν ήταν μέσα στα πρωτεύοντα ζωτικά τους συμφέροντα. Το βασικό πρόβλημα της εξωτερικής τους πολιτικής, επικεντρώνονταν στη διευθέτηση των διαφορών τους με τη Γερμανία για το ζήτημα της Ρηνανίας και των οικονομικών επανορθώσεων<sup>30</sup>. Προσδοκώντας την υποστήριξη της Βρετανίας, η Γαλλία υιοθέτησε την πολιτική της πρώτης στο πλαίσιο αμοιβαίων εξυπηρετήσεων. Έτσι, αντιμετώπισαν μάλλον θετικά τις ελληνικές διεκδικήσεις στην περιοχή, προκειμένου να μην μείνουν έξω από το παιχνίδι. Ταυτόχρονα, η αποστολή Ελληνικών Δυνάμεων στην εκστρατεία της Ουκρανίας στο πλευρό των συμμαχικών δυνάμεων, εξασφάλισε την ευνοϊκή στάση των Γάλλων, καθώς και τα διπλωματικά κίνητρα στον Ελευθέριο Βενιζέλο να προωθήσει τις εθνικές διεκδικήσεις έναντι των διεθνών επιφυλάξεων<sup>31</sup>.

Οι ΗΠΑ με τη συμμετοχή τους στον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο εγκαταλείψαν για πρώτη φορά την πολιτική του απομονωτισμού, ενώ με τον πρόεδρο Ουίλσον τάχθηκαν υπέρ της αυτοδιάθεσης των λαών οι οποίοι βρίσκονταν κάτω από την Οθωμανική Αυτοκρατορία. Σύμφωνα με τον Αμερικανό Πρόεδρο, η ειρήνη δε θα έπρεπε εφεξής να βασίζεται στην εύθραυστη ισορροπία των δυνάμεων, αλλά στην ικανοποίηση των νομίμων δικαιών των εθνοτήτων. Όσον αφορά για τους στόχους της Συμμαχίας στην Εγγύς Ανατολή, σύμφωνα με τον Ουίλσον, εστιάζονταν στην απελευθέρωση των λαών που υφίσταντο την αιματηρή τυραννία των Τούρκων και στην εκδίωξη από την Ευρώπη της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας.<sup>32</sup> Από την άλλη πλευρά όμως, ήταν άγνωστο αν θα αναλάμβαναν υποχρεώσεις για την υποστήριξη της

<sup>29</sup> M. L. Smith, *ό. π.*, σ. 171-172.

<sup>30</sup> Λ. Λούβη, *ό. π.*, σ. 30.

<sup>31</sup> Θ. Χρήστου, «Η Τραγωδία του Μικρασιατικού Ελληνισμού», στα: *Ιστορικά Θέματα*, τχ. 12 (2002), σ. 36.

<sup>32</sup> *ΙΕΕ*, τ. 15 (1975), σ. 111.

δημιουργίας ανεξαρτήτων κρατών, ή ακόμα και τη δημιουργία ουδέτερων κρατών ή καθεστώτων για τα Στενά ή την Κωνσταντινούπολη.

Ο Βενιζέλος στήριξε τις διεκδικήσεις της Ελλάδας κυρίως βάση εθνολογικών επιχειρημάτων και στο φυλλάδιο που παρουσίασε στο Συμβούλιο των Δέκα το Φεβρουαρίου του 1919, εξήγησε και ανέλυσε της ελληνικές θέσεις. Η Ελλάδα διεκδικούσε τα νησιά του Αιγαίου και τα Δωδεκάνησα. Διεκδικούσε ολόκληρη τη Βόρεια Ήπειρο με όλο τον πληθυσμό της, τη Δυτική και την Ανατολική Θράκη, παρά το γεγονός ότι το μουσουλμανικό στοιχείο υπερτερούσε του ελληνικού. Στη Δυτική Μικρά Ασία διεκδικούσε μία λουρίδα που εκτεινόταν στα δυτικά μιας νοητής γραμμής μεταξύ των περιχώρων της Πανόρμου στον Μαρμαρά και ενός σημείου στην νότιο ακτή απέναντι από το Καστελόριζο. Δεν διεκδίκησε όμως την Κύπρο, για να μην έρθει σε αντίθεση με τους Βρετανούς, ούτε και την Κωνσταντινούπολη εξαιτίας των ζωτικών διεθνών συμφερόντων. Από την άλλη, πίστευε ότι εφ' όσον πραγματοποιούνταν οι ελληνικές διεκδικήσεις, η Κωνσταντινούπολη θα βρισκόταν σε ομηρία ανάμεσα από ελληνικά εδάφη και αργά ή γρήγορα θα αποτελούσε και αυτή τμήμα της ελληνικής επικράτειας<sup>33</sup>.

#### **1.4. Οι Συμφωνίες και οι Διπλωματικές Επιπλοκές**

Προκειμένου να ρυθμίσουν τις διάφορες επιδιώξεις τους, τα μέλη της συμμαχίας διεξήγαγαν σειρά συνομιλιών και διαπραγματεύσεων που οδήγησαν τελικά στη σύναψη συμφωνιών, με κύριο στόχο τη διάλυση της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Το 1916, υπογράφηκε η συμφωνία Sykes-Picot καθορίζοντας τις ζώνες επιρροής και τις εδαφικές προσαρτήσεις των Μεγάλων Δυνάμεων στην ασιατική Οθωμανική Αυτοκρατορία. Στη Ρωσία εκχωρήθηκαν οι επαρχίες της Τραπεζούντας, του Μπιτλίκ, του Βαν και του Ερζερούμ, καθώς και τμήμα του νοτίου Κουρδιστάν. Η Γαλλία θα έπαιρνε την παράκτια λωρίδα της Συρίας, το Βιλαέτι των Αδάνων και το τμήμα της ασιατικής Τουρκίας μεταξύ Συρίας και Μεσοποταμίας και της ρωσικής ζώνης που μόλις είχε προσδιοριστεί. Η Αγγλία θα έπαιρνε τη νότια Μεσοποταμία με τη Βαγδάτη. Έτσι, η Μεγάλη Βρετανία εξασφάλισε τα συμφέροντά

---

<sup>33</sup> *ΙΕΕ*, τ. 15 (1975), σ. 150-153.

της στη Μέση Ανατολή και την εμπορική οδό που συνδέει τη Μεσόγειο με τον Περσικό κόλπο και την Ινδία<sup>34</sup>.

Η Ιταλία αντέδρασε σε αυτή τη συμφωνία, η οποία εκτός από την Αττάλεια, απαίτησε και την περιοχή της Σμύρνης, το Ικόνιο, τα Άδανα και τη Μερσίνα. Με τη συμφωνία του Αγίου Ιωάννη της Μωριένης, παραχωρήθηκε στην Ιταλία το 1917 μια περιοχή στη Μικρά Ασία που περιελάμβανε τη Σμύρνη και το Ικόνιο, η οποία περιοχή είχε συμπεριληφθεί και στις υποσχέσεις προς την Ελλάδα. Η προσπάθεια της Ιταλίας για τη δημιουργία τετελεσμένου γεγονότος, με την κατάληψη της Αττάλειας και η τάση για επέκταση στην περιφέρεια του Αϊδινίου, θορύβησε τους Βρετανούς, τους Γάλλους και τους Αμερικάνους. Στις 9 Απριλίου 1919, σε μια συνάντηση των τριών Μεγάλων Δυνάμεων, εν απουσία του Ιταλού πρωθυπουργού Ορλάντο και κατόπιν διαβεβαιώσεων του Βενιζέλου ότι η Ελλάδα διαθέτει την απαραίτητη στρατιωτική ισχύ για να φέρει σε πέρας από μόνη της το επιχείρημα, αποφασίστηκε να δοθεί άδεια στην Ελλάδα να καταλάβει την περιοχή της Σμύρνης και της γειτονικής περιοχής.

Για να εξασφαλιστεί η εκ των υστέρων έγκριση των Ιταλών, ο Κλεμανσώ τόνισε ότι η απόβαση δεν αποτελούσε την τελική απόφαση για την «τύχη» της Σμύρνης, ενώ η επιχείρηση ήταν «προσωρινού» χαρακτήρα με στόχο την προστασία του χριστιανικού πληθυσμού. Όμως, η δήλωσή του ήταν αντίθετη με τις υποσχέσεις του για στήριξη των ελληνικών θέσεων στο θέμα της Σμύρνης, κατά την Ελληνική συμμετοχή στην εκστρατεία της Ουκρανίας. Παράλληλα μετριάστηκε η αρνητική στάση των Αμερικανών, λόγω του προσωρινού χαρακτήρα της αποστολής, αλλά και λόγω των σφοδρών αντιδράσεων του Πρόεδρου Ουίλσον στις Ιταλικές διεκδικήσεις, όπως είχαν εκφραστεί στις προηγούμενες συμφωνίες του 1915 και 1917<sup>35</sup>.

Η Αγγλία με την αποστολή των Ελληνικών δυνάμεων στη Σμύρνη, εγκαινιάζει τον ηγετικό της ρόλο ως ρυθμιστής του μέλλοντος της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Όμως, δε μπορούσε να αγνοήσει την πολιτική κρίση που αντιμετώπιζε η κυβέρνηση συνασπισμού του Λούντ Τζωρτζ, το διάχυτο αντιμιλιταριστικό πνεύμα της κοινής γνώμης, καθώς και τα ζωτικά συμφέροντα της

---

<sup>34</sup> Ι. Σίψας. *ό. π.*

<sup>35</sup> *ΙΕΕ*, τ. 15 (1975), σ. 114.

στην Ινδία και Αίγυπτο, τα οποία απειλούνταν από την αντίδραση των μουσουλμάνων στην κατάλυση της εξουσίας του Σουλτάνου<sup>36</sup>.

Αξίζει να σημειωθεί, ότι οι Ευρωπαίοι εμπειρογνώμονες στην Τουρκία εξέφραζαν την ανησυχία τους για τις πρακτικές δυσκολίες της διατήρησης της ελληνικής διοίκησης στη Σμύρνη, καθώς έβλεπαν την απροθυμία της πλειοψηφίας των Τούρκων να εφαρμόσουν τον όρο της ανακωχής περί αφοπλισμού. Εξάλλου, οι στρατιωτικοί κύκλοι της Αγγλίας, που εκπροσωπούνταν κυρίως από τον αρχιστράτηγο Χένρυ Ουίλσον, θεωρούσαν την αποστολή του ελληνικού στρατού ως εμπλοκή της Αγγλίας σε έναν καινούργιο μακροχρόνιο πόλεμο<sup>37</sup>.

Όμως, η Αγγλία δεν ήταν διατεθειμένη να εγκαταλείψει τα διαχρονικά συμφέροντα. Έτσι, παρά τις αντιρρήσεις αυτές, η Ελλάδα παρουσιάζονταν ως η βέλτιστη επιλογή, η οποία θα εξυπηρετούσε τα οικονομικά και πολιτικά συμφέροντα της Βρετανίας στην περιοχή των Στενών και στην ευρύτερη περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου. Θα ήταν η δύναμη στην οποία θα μπορούσε να στηριχθεί η Βρετανία, αν βρίσκονταν σε κίνδυνο οι αυτοκρατορικές επικοινωνίες με την Ινδία ή η ελευθερία των Στενών.

Στις διαβουλεύσεις της συνδιάσκεψης των Παρισίων φαίνεται ξεκάθαρα ότι πέραν των προσωπικών συμπαθειών και αντιλήψεων, ύστατο κριτήριο για τις επιλογές του κάθε κράτους είναι η διασφάλιση του εθνικού συμφέροντος. Οι Μεγάλες Δυνάμεις, λόγω της καχυποψίας της μίας προς την άλλη, της ανησυχίας τους για την επαύξηση των σχετικών τους κερδών καθώς και λόγω των προσωπικών αντιλήψεων και συμπαθειών των ηγετών των κρατών προς την Ελλάδα έδωσαν την συγκατάθεσή τους για την εκστρατεία στη Μικρά Ασία.

Η νίκη των δυνάμεων της Αντάντ οριστικοποίησε τη διάλυση της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Όμως, οι συμφωνίες που αφορούσαν τη Μικρά Ασία δεν υλοποιήθηκαν ποτέ λόγω των διαφορετικών διπλωματικών και οικονομικών συμμαχικών συμφερόντων.

---

<sup>36</sup> *IEE*, τ. 15 (1975), σ. 115.

<sup>37</sup> *IEE*, τ. 15 (1975), σ. 116.



## Β' Κεφάλαιο

### Η Ελληνική Αεροπορία παραμονές της Εκστρατείας

#### 2.1. Η Γένεση του Αεροπορικού Όπλου

Η εμφάνιση του αεροπλάνου στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, δημιουργεί νέες προοπτικές και δυνατότητες, τις οποίες οι μεγάλες στρατιωτικές δυνάμεις της εποχής προσπαθούν να εκμεταλλευτούν και να εντάξουν στις τάξεις τους ως ένα νέο τεχνολογικό επίτευγμα. Η Γαλλία, πρωτοπόρα στον τομέα της αεροπλοΐας, δημιουργεί ήδη από το 1909 την Αεροπορική Υπηρεσία Στρατού, ενώ την άνοιξη του 1910, κάνει την πρώτη της εμφάνιση στα στρατιωτικά γυμνάσια. Τον ίδιο χρόνο, η Γερμανία συγκροτεί τη δική της στρατιωτική αεροπορία, ακολουθούμενη από τις άλλες Μεγάλες Δυνάμεις.

Η Ελλάδα, βρισκόμενη την ίδια περίοδο σε πορεία οικονομικής αλλά και στρατιωτικής αναδιοργάνωσης, δεν μένει αμέτοχη όσον αφορά την εξέλιξη του αεροπορικού όπλου. Έτσι αναθέτει σε Γάλλους στρατιωτικούς, να εξετάσουν τις συνθήκες για τη δημιουργία αντίστοιχης Ελληνικής Αεροπορικής Υπηρεσίας. Σύμφωνα λοιπόν με το νόμο ΤΨΗ της 27ης Μαρτίου 1911, προσκαλείται γαλλική οργανωτική αποστολή αποτελούμενη από δεκατρείς (13) ανώτερους και κατώτερους Γάλλους αξιωματικούς, με επικεφαλής τον υποστράτηγο Εντού. Σκοπός της αποστολής, σύμφωνα με το Βασιλικό Διάταγμα της 11ης Απριλίου 1911, είναι η οργάνωση όλων των τομέων καθώς και η διοικητική μέριμνα της Ελληνικής Στρατιωτικής Αεροπορικής Υπηρεσίας<sup>38</sup>.

Οι εξελίξεις στη βαλκανική όμως δεν θα επιτρέψουν να περατωθεί η εκπαίδευση αυτή, καθώς οι Έλληνες αεροπόροι θα κληθούν να επιδείξουν τις ικανότητές τους στο πραγματικό θέατρο επιχειρήσεων. Στους νικηφόρους Βαλκανικούς Πολέμους έκανε την παρθενική της εμφάνιση η Στρατιωτική Αεροπορία με τέσσερα (4) αεροπλάνα τύπου Farman των 50 ίππων. Τα τέσσερα αυτά αεροπλάνα καθώς και ο νεοσύστατος Λόχος Αεροπορίας αποτέλεσαν το νέο σώμα, το οποίο θα προσέδιδε στον Ελληνικό Στρατό το τακτικό πλεονέκτημα στο πεδίο της μάχης. Αν και στην αρχή υπήρχαν πολλές αμφιβολίες για τις ικανότητες και τα οφέλη που θα προσέφερε το νέο όπλο στον παραδοσιακό στρατό, μετά τις πρώτες επιχειρήσεις στο

<sup>38</sup> ΓΕΑ/ΔΙΑ, *Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας*, Αθήνα 1980, τ. 1, σ. 26.

μέτωπο της Θεσσαλίας διεφάνη η αξία του. Το αεροπλάνο άρχισε να αποτελεί σημαντικό εργαλείο στα χέρια του διοικητή στον τομέα της αναγνώρισης και προσπαθούσε να το εκμεταλλευτεί σε κάθε ευκαιρία<sup>39</sup>.

Επίσης πολλές ήταν οι πρωτοπόρες χρήσεις του όπως η ρίψη αυτοσχέδιων βομβών εναντίον των εχθρικών στρατευμάτων, η ενίσχυση των πολιορκημένων κατοίκων της πόλης των Ιωαννίνων, αλλά και η πρώτη παγκοσμίως πτήση ναυτικής συνεργασίας. Αυτή η πρώτη παρουσία της Ελληνικής Αεροπορίας στους Βαλκανικούς Πολέμους ανέδειξε τη σημαντική αξία του αεροσκάφους στο σύγχρονο πόλεμο και υπήρξε η απαρχή της πορείας της Πολεμικής Αεροπορίας.

## **2.2. Η κατάσταση της Ελληνικής Αεροπορίας πριν από την απόβαση στη Σμύρνη**

Η συμμετοχή της Ελλάδας στον Α΄ Παγκόσμιου Πολέμου συνέβαλε καθοριστικά στην αναδιοργάνωση της Αεροπορίας, υπό την αιγίδα των Γάλλων και των Άγγλων συμμάχων. Το τέλος του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, βρήκε την Πολεμική Αεροπορία χωρισμένη σε δύο κλάδους: τη Στρατιωτική με τέσσερις πολεμικές Μοίρες αεροσκαφών, με διοικητική υπαγωγή στο υπουργείο Στρατιωτικών και επιχειρησιακή στην Ανώτατη Γαλλική Διοίκηση των Συμμαχικών Στρατευμάτων και τη Ναυτική Αεροπορία με επίσης τέσσερις Μοίρες αεροσκαφών, υπό το υπουργείο των Ναυτικών διοικητικά και επιχειρησιακά στην Ανώτατη Αγγλική Διοίκηση των Ναυτικών και Αεροπορικών Δυνάμεων Μεσογείου<sup>40</sup>.

Το Δεκέμβριο του 1918, γίνεται η μεταβίβαση του αεροπορικών εγκαταστάσεων της Θεσσαλονίκης, καθώς και του αεροπορικού υλικού από τους Συμμάχους στους Έλληνες. Ο Όρχος Αεροπορίας<sup>41</sup> πέρασε σε ελληνική κατοχή και επρόκειτο να χρησιμεύσει ως το κύριο εργοστάσιο επισκευής στρατιωτικών αεροσκαφών, μέχρι τις αρχές τις δεκαετίας του 1930. Εκεί παραχωρήθηκε μεγάλη ποσότητα και σημαντικό αεροπορικό υλικό, με την αποχώρηση των Γάλλων από το Γαλλικό Αεροπορικό Όρχο. Στη συνέχεια έγινε η μετεγκατάσταση στο αεροδρόμιο της Μίκρας, που σταδιακά επανδρώθηκε με τεχνικό προσωπικό και τέθηκε σε πλήρη λειτουργία.

<sup>39</sup> ΓΕΑ/ΥΠΠΑ, *Ελληνική Αεροπορία - Συνοπτική Ιστορία 1908-1944*, Αθήνα 2000, σ. 26.

<sup>40</sup> ΓΕΑ/ΔΙΑ, *ό. π.*, τ. 2, σ. 7.

<sup>41</sup> Ο όρος «Όρχος» στην στρατιωτική ορολογία, αναφέρεται σε περικλειστο εδαφικό χώρο, όπου συγκεντρώνονται διάφορα υλικά, πυρομαχικά, εφόδια, μηχανήματα, κλπ.

Τα συμμαχικά αεροπλάνα που παραδόθηκαν στους Έλληνες ήταν εκατό εβδομήντα έξι (176), συμπεριλαμβανομένων των άχρηστων και εγκαταλελειμμένων. Τα περισσότερα αεροπλάνα λόγω παλαιότητας ήταν ακατάλληλα να αναλάβουν επιχειρησιακή δράση και για το λόγο αυτό συγκεντρώνονταν στον Όρχο Αεροπορίας, όπου διαλύονταν και χρησιμοποιούνταν ως ανταλλακτικά και για τη συναρμολόγηση άλλων αεροσκαφών. Αξιοσημείωτο γεγονός αποτελεί η ανακατασκευή τεσσάρων νέων αεροσκαφών, με ανταλλακτικά που προήλθαν από την αποψίλωση άχρηστων και παλαιών, τα οποία κάλυψαν τις ανάγκες που είχαν δημιουργηθεί σε αεροσκάφη στο μέτωπο της Μικράς Ασίας. Η έλλειψη ανταλλακτικών ήταν τεράστια και αποτυπώνεται στο γεγονός ότι το στοκ ανταλλακτικών της 534 Μοίρας που είχε ανεφοδιαστεί από τους Γάλλους γυρίζοντας από την Ουκρανία, χρησιμοποιήθηκε για τον εφοδιασμό και των τριών Μοιρών στη Μικρά Ασία, ενώ ήταν υπολογισμένο για τις ανάγκες μόνο μίας<sup>42</sup>.

Μεταβιβάστηκε επίσης σε ελληνική κατοχή το Διασυμμαχικό Κέντρο Αεροπορικής Εκπαίδευσης Σέδες, το οποίο χρησίμευσε ως Σχολή πτητικής εκπαίδευσης μέχρι την ίδρυση της Σχολής Αεροπορίας. Η εκπαίδευση γινόταν με τα αεροσκάφη που είχαν αφήσει οι Γάλλοι. Βέβαια οι ρυθμοί εκπαίδευσης επιβραδύνθηκαν, λόγω των επιχειρήσεων στη Μικρά Ασία, γιατί αεροπλάνα και εκπαιδευτές κάλυπταν τις αυξανόμενες επιχειρησιακές ανάγκες του μετώπου. Αυτό είχε ως συνέπεια, η εκπαίδευση της δεύτερης και τρίτης σειράς να περατωθεί μόλις τους πρώτους μήνες του 1922 και στη συνέχεια να σταλούν κατευθείαν στο μέτωπο για την κάλυψη των επιχειρησιακών αναγκών<sup>43</sup>.

Το 1919, αποφασίστηκε η συμμετοχή του Ελληνικού Στρατού στη συμμαχική επέμβαση στη Ρωσία, με σκοπό να συμβάλουν στην καταστολή της Ρωσικής Επανάστασης. Η απόφαση του πρωθυπουργού Ελ. Βενιζέλου στηρίζονταν αποκλειστικά σε διπλωματικά κίνητρα και αποσκοπούσε στην εξασφάλιση της ευνοϊκής στάσης των Συμμάχων απέναντι στις Ελληνικές διεκδικήσεις στην Αν. Θράκη και τη Μικρά Ασία. Από τις τρεις μεραρχίες του Α΄ Σώματος, η 2<sup>η</sup> και η 13<sup>η</sup> Μεραρχία μεταφέρθηκαν στην Ουκρανία, ενώ η 1<sup>η</sup> παρέμεινε στην Καβάλα, όπου

<sup>42</sup> Π. Οικονομάκος, *Η Ελληνική Αεροπορία (Μέχρι το 1941)*, Αθήνα 1970, σ. 65.

<sup>43</sup> Π. Οικονομάκος, *ό. π.*, σ. 62.

μετά τη ματαίωση της μεταφοράς τους στη Ρωσία, διατέθηκαν για την κατάληψη της Σμύρνης<sup>44</sup>.

Λίγο αργότερα αποφασίστηκε η αποστολή της 534 Μοίρας Αναγνωρίσεως της Στρατιωτικής Αεροπορίας στην Ουκρανία, για την υποστήριξη των επιχειρήσεων του Α΄ Σώματος. Η Μοίρα υπάγονταν στη Γαλλική Αεροπορία Ανατολής και είχε έδρα το αεροδρόμιο Λεμπέτ της Θεσσαλονίκης. Στις 13 Μαρτίου 1919, με διοικητή τον Υπολοχαγό Οικονομάκο, το προσωπικό της Μοίρας έφτασε στην Οδησό με το ατμόπλοιο «Μηχανικός Αρτάντωφ», χωρίς αεροσκάφη αφού θα χρησιμοποιούσε αυτά του Γαλλικού Όρχου. Η επικράτηση των επαναστατών πρόλαβε την ενεργοποίηση της Μοίρας και μόλις μια εβδομάδα από την άφιξή της, η 534 Μοίρα αποχώρησε προς τη Ρουμανία, όπως και άλλες συμμαχικές δυνάμεις. Τον Ιούλιο του ίδιο έτους η Μοίρα μεταστάθμευσε από τη Ρουμανία στη Δράμα, όπου μαζί με την 532 συμμετείχε στις πολεμικές επιχειρήσεις του Στρατού για την κατάληψη της Ανατολικής Θράκης.

Όσον αφορά τη Ναυτική Αεροπορία, μετά την απώλεια του Αρ. Μωραϊτίνη, η αρχηγία ανατέθηκε προσωρινά στον Πλοίαρχο Κ. Παναγιώτου. Ο Παναγιώτου στην προσπάθειά του να οργανώσει τη Ναυτική Αεροπορία, εργάστηκε προς την κατεύθυνση της ενοποίησης των δύο αεροποριών. Στην προσπάθειά του αυτή συνεργάστηκε με τον Ταγματάρχη Ντεναίν (Denain), και τον Ανθυπίλαρχο Αλέξανδρο Ζάννα, χωρίς όμως να αποδώσουν καρπούς οι προσπάθειές τους. Παράλληλα, οργανώθηκε η εκπαίδευση του προσωπικού στα εκπαιδευτικά κέντρα που δημιουργήθηκαν στο Τατόι, στο Παλαιό Φάληρο και στην Αεροπορική Σχολή της RAF στην Αίγυπτο.

Η Αεροπορία, αξιοποίησε περίπου εκατόν είκοσι (120) αεροπλάνα, εβδομήντα (70) της Στρατιωτικής και πενήντα (50) της Ναυτικής Αεροπορίας, τα οποία είχαν διασωθεί από τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. Υπό αυτές τις συνθήκες, κλήθηκε να λάβει μέρος στις επιχειρήσεις του ελληνικού στρατού στη Μικρά Ασία. Οι Αεροπορικές δυνάμεις αποτελούνταν από τέσσερις Μοίρες της Στρατιωτικής Αεροπορίας με οκτώ έως δώδεκα αεροπλάνα αναγνωρίσεως και βομβαρδισμού τύπου Breguet 14 και Spad S.VIII η κάθε μία, και από μία Μοίρα Ναυτικής Αεροπορίας αποτελούμενη από δεκαπέντε (15) αεροπλάνα διώξεως τύπου Sopwith Camel και δέκα (10) βομβαρδιστικά αεροπλάνα τύπου De Havilland-4, De Havilland-9.

---

<sup>44</sup> *ΙΕΕ*, τ. 15 (1975), σ. 116.

### 2.3. Η κατάσταση της Τούρκικης Αεροπορίας με το τέλος του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου

Κατά τη διάρκεια του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου το σύνολο των τούρκικων αεροσκαφών είχαν διατεθεί στους Γερμανούς, οι οποίοι ήταν σύμμαχοι των Τούρκων. Με το τέλος του Πολέμου και την κατάρρευση του μετώπου της Συρίας και της Παλαιστίνης, το σύνολο του αεροπορικού υλικού μεταφέρθηκε στην Κωνσταντινούπολη και στο αεροδρόμιο του Αγ. Στεφάνου (Σαφράκιοϊ).

Η Συνθήκη του Μούδρου (17 Οκτωβρίου 1918), προέβλεπε σκληρούς όρους για την Τουρκία. Απαιτούσε την άμεση αποστράτευση του τουρκικού στρατού, την παράδοση των πολεμικών πλοίων και την απόδοση του ελέγχου των Στενών και των λιμανιών στους Συμμάχους. Επίσης, επέβαλε την αποχώρηση της Τουρκίας από τη Συρία, την Υεμένη, την Κιλικία, τη Χετζάζη, τη Μεσοποταμία και τα βιλαέτια της Αρμενίας<sup>45</sup>.

Επιπλέον με το άρθρο 7 της συνθήκης, οι δυνάμεις της Αντάντ απέκτησαν το δικαίωμα να καταλάβουν όποτε το αποφασίσουν, στρατηγικά σημεία της επιλογής τους. Στις 13 Νοεμβρίου 1918, 55 συμμαχικά πλοία αγκυροβόλησαν στην Κωνσταντινούπολη, της οποίας ο έλεγχος μοιράστηκε μεταξύ Άγγλων, Γάλλων και Ιταλών. Ακολούθησε, στο πνεύμα του άρθρου 7 η κατάληψη και άλλων περιοχών της Τουρκίας από όλους τους Συμμάχους. Το νεοτουρκικό κράτος βρισκόταν σε κατάσταση διάλυσης και η ηγεσία του κάτω από την πίεση της λαϊκής κατακραυγής διέφυγε στο εξωτερικό.

Με την κατάληψη της Κωνσταντινούπολης από τις συμμαχικές δυνάμεις το σύνολο του αεροπορικού υλικού και τα 43 αεροπλάνα περιήλθαν στην κατοχή των Συμμάχων. Οι Τούρκοι προσπάθησαν να φυγαδεύσουν τα αεροπλάνα τους χωρίς αποτέλεσμα, αφού τα περισσότερα ήταν εκτός ενεργείας λόγω έλλειψης ανταλλακτικών. Η πλειοψηφία των Τούρκων αεροπόρων διέφυγαν στο αεροδρόμιο της Κόνια, όπου προσπάθησαν να ανασυγκροτήσουν την Αεροπορική Διοίκηση.<sup>46</sup>

Το Νοέμβριο του 1919, η Τούρκικη Αεροπορική Διοίκηση της Κόνια διέθετε έντεκα αεροπλάνα ρώσικου τύπου, δύο Albartos και δεκαεπτά γερμανικού τύπου. Την ίδια εποχή λειτούργησε Αεροπορική Σχολή στο Εσκή Σεχίρ και

<sup>45</sup> *IEE*, τ. 15 (1975), σ. 103.

<sup>46</sup> Π. Οικονομάκος, *ό. π.*, σ. 80.

εργοστάσιο κατασκευής αεροσκαφών στο Ερζιντζάν. Από την άλλη μεριά, με την κατάληψη της Σμύρνης το Μάιο του 1919 από τα ελληνικά στρατεύματα, καταλήφθηκε ολόκληρο το 5<sup>ο</sup> Αεροπορικό Σμήνος μαζί με μεγάλες ποσότητες αεροπορικού υλικού<sup>47</sup>.

---

<sup>47</sup> ΓΕΑ/ΔΙΑ, ό. π., τ. 2, σ. 13.

## Γ' Κεφάλαιο

### Η δράση της Αεροπορίας στις επιχειρήσεις της περιόδου 1919-1920

#### 3.1. Η μετάβαση και οργάνωση των Αεροπορικών Δυνάμεων στη Μικρά Ασία

Ο ελληνικός στρατός αποβιβάστηκε στη Σμύρνη στις 2 Μαΐου 1919. Για την απόβαση στη Σμύρνη, επιλέχθηκε η 1η Μεραρχία που στάθμευε στο λιμάνι των Ελευθερών στη Μακεδονία. Περιελάμβανε τρία συντάγματα πεζικού (4°, 5°, και 1/38 Ευζώνων) και δύο μοίρες ορειβατικού πυροβολικού. Ο απόπλους για τη Σμύρνη εκτελέστηκε στις 30 Απριλίου 1919 με 18 οπλιταγωγά υπό τη συνοδεία 4 ελληνικών και 3 βρετανικών αντιτορπιλικών<sup>48</sup>.

Την ίδια μέρα προσγειώνεται στο αεροδρόμιο Παραδείσου της Σμύρνης το πρώτο ελληνικό αεροπλάνο της Ναυτικής Αεροπορίας τύπου De Havilland-9, προερχόμενο από την αεροπορική βάση του Μούδρου. Με κυβερνήτη τον Σημαιοφόρο Παντέλογλου και παρατηρητή τον Δόκιμο Πιερίδη, εγκαινιάζεται μία νέα περίοδος για την Ελληνική Αεροπορία, ενώ ταυτόχρονα αρχίζει η πολεμική της εμπλοκή σε ένα ιδιόμορφο νέο μέτωπο. Τρεις ημέρες μετά προσγειώθηκαν άλλα πέντε (5) αεροπλάνα του Ναυτικού, προερχόμενα από την Αεροπορική Βάση του Τατοΐου και σταδιακά κατέφθασαν με κάθε πρόσφορο μέσο τα υπόλοιπα αεροπλάνα που θα λάμβαναν μέρος στις επιχειρήσεις<sup>49</sup>.

Η κατάσταση στη Τουρκία ήταν χαοτική. Παρά το γεγονός ότι η ανακωχή του Μούδρου επέβαλε τον αφοπλισμό του τουρκικού στρατού, η επιτήρησή του παρουσίαζε προβλήματα. Το διάστημα που ακολούθησε υπήρξε ιδιαίτερα κρίσιμο και γεμάτο εντάσεις και επιπλοκές εξαιτίας των ιταλικών δολοπλοκιών και της τουρκικής επιθετικότητας. Το μεγαλύτερο πρόβλημα το οποίο αντιμετώπιζε ο Ελληνικός Στρατός, ήταν η έμμεση υποστήριξη των Ιταλών στους Τούρκους αντάρτες. Η ιταλική ζώνη κατοχής αποτελούσε βάση για επιθετικές εξορμήσεις στην ελληνική, καθώς οι Τούρκοι ήταν σίγουροι ότι θα αποσύρονταν ανενόχλητοι στην κοιλάδα του Μαιάνδρου.<sup>50</sup>

<sup>48</sup> *ΙΕΕ*, τ. 15 (1975), σ. 116.

<sup>49</sup> *ΓΕΑ/ΔΙΑ*, ό. π., τ. 2, σ. 14.

<sup>50</sup> *Θ. Χρήστου*, ό. π., σ. 39.

Στις 18 Ιουνίου 1919, η Ναυτική Αεροπορία ανέλαβε την πρώτη της αποστολή, παρέχοντας αεροπορική υποστήριξη στα ελληνικά στρατεύματα τα οποία μάχονταν για την ανακατάληψη του Αϊδινίου. Την ίδια μέρα προσγειώθηκαν και τρία ακόμη αεροπλάνα αναγνώρισεως τύπου De Havilland-9, από τη Ναυτική Αεροπορική Βάση του Μούδρου. Οι αποστολές αναγνώρισης και βομβαρδισμού συνεχίστηκαν μέχρι τις 20 Ιουνίου, όπου ολοκληρώθηκε η ανακατάληψη του Αϊδινίου.

Σε πρώτο στάδιο η Μοίρα υπάχθηκε διοικητικά υπό τον Αρχηγό του Στόλου, ο οποίος επέβαινε στο θωρηκτό «Αβέρωφ» και όχι υπό το Γενικό Στρατηγείο της Σμύρνης. Το γεγονός αυτό, το οποίο χαρακτηρίζεται ως άτοπο, δημιούργησε προβλήματα διοικητικής φύσεως, αλλά και προβλήματα συντονισμού επί των επιχειρήσεων. Τα παραπάνω προβλήματα επιλύθηκαν μερικώς, με την απόσπαση αξιωματικού της Ναυτικής Αεροπορίας στο Γενικό Στρατηγείο, ο οποίος ορίστηκε ως σύνδεσμός και συντονιστής υπό τον Αρχιστράτηγο<sup>51</sup>.

Ένα μήνα αργότερα κατέφθασε στη Σμύρνη η Στρατιωτική Αεροπορία. Στις 15 Ιουνίου 1919, τρία αεροσκάφη τύπου Breguet-14, της 533 Μοίρας, προσγειώθηκαν στο αεροδρόμιο Παραδείσου της Σμύρνης. Το αεροπορικό αυτό τμήμα, με Διοικητή τον Υπολοχαγό Ιωαννίδη, ήταν το Αεροπορικό Απόσπασμα της 533 Μοίρας, το οποίο είχε οργανωθεί σε ανεξάρτητη μονάδα και ήταν στη διάθεση του στρατού της Θράκης. Με την άφιξη των πρώτων αεροσκαφών, υπάχθηκαν επιχειρησιακά στο Γενικό Στρατηγείο, ενώ διοικητικά εξακολουθούσε να υπάγεται στην 533 Μοίρα, με έδρα το αεροδρόμιο Λεμπέτ της Θεσσαλονίκης. Το γεγονός αυτό αναφέρεται διότι και σε αυτή την περίπτωση η λανθασμένη υπαγωγή των αεροπορικών δυνάμεων θα δημιουργήσει μελλοντικά προβλήματα, κυρίως ανεφοδιασμού με καύσιμα και ανταλλακτικά. Τον επόμενο μήνα, προστέθηκαν άλλα τρία αεροσκάφη στη δύναμη του Αποσπάσματος και σταδιακά μέχρι το Σεπτέμβριο μεταστάθμευσε το σύνολο του προσωπικού και μέσω της 533 Μοίρας<sup>52</sup>.

Η δράση της Ναυτικής αεροπορίας, περιορίστηκε αρχικά σε μερικές μόνο αποστολές τακτικής αναγνώρισης, φωτογράφισης και βομβαρδισμού. Βασική αιτία ήταν η έλλειψη καυσίμων και πυρομαχικών, η οποία οφειλόταν σε χρονοβόρες γραφειοκρατικές διαδικασίες, καθώς απαιτούνταν η έγκριση από την Ανώτατη

---

<sup>51</sup> Ι. Παλούμπη, «Η συμβολή της Ναυτικής Αεροπορίας στη Μικρασιατική Εκστρατεία», στη: *Ναυτική επιθεώρηση*, τχ. 172 (2012), σ. 83.

<sup>52</sup> Ηλ. Καρταλαμάκης, *Ελληνικά Φτερά*, Αθήνα 1983, σ. 130.



Βρετανική Διοίκηση για τη χορήγηση των παραπάνω. Μέχρι την οριστική επίλυση του προβλήματος, η λύση δόθηκε από τη τυχαία ανακάλυψη τον Ιούλιο του 1919, μιας υπόγειας δεξαμενής αεροπορικού καυσίμου, κοντά στο αεροδρόμιο Καζαμίρ, η οποία είχε εγκαταλειφθεί από τους Γερμανούς κατά την αποχώρησή τους. Σε άλλη υπόγεια αποθήκη, βρέθηκαν πλήθος γερμανικών βομβών βάρους δεκαπέντε (15) κιλών και χειροβομβίδων, άριστα συντηρημένες και εξαιρετικής απόδοσης, δίνοντας τη σημαντικότερη δυνατότητα στα αεροπλάνα να συμμετέχουν σε πολεμικές επιχειρήσεις<sup>53</sup>.

Στις 10 Ιουλίου, αφίχθησαν ατμοπλοϊκώς από τον Πειραιά στη Σμύρνη άλλοι δεκαεπτά (17) αεροπόροι της Ναυτικής Αεροπορίας, φέρνοντας μαζί τους αεροπλάνα διώξεως τύπου Sopwith Camel F.1 και το ανάλογο γι' αυτά τεχνικό προσωπικό και υλικά. Περί το τέλος Ιουλίου με αρχές Αυγούστου, αποκτήθηκε η δυνατότητα χρησιμοποιήσεως του αεροδρομίου Καζαμίρ, όπου σε αυτό το πολύ μεγαλύτερο αεροδρόμιο μεταστάθμευσαν το σύνολο των αεροσκαφών και συγκροτήθηκε η Ναυτική Αεροπορική Μοίρα Σμύρνης (Ν.Α.Μ.Σ.). Η Ν.Α.Μ.Σ. υπαγόταν απευθείας στο υπουργείο Ναυτικών και όχι στη Στρατιά Μικράς Ασίας, γεγονός που αργότερα δημιούργησε προστριβές μεταξύ των στελεχών των δύο αεροποριών και οδήγησε στην έλλειψη της μεταξύ τους συνεργασίας και συντονισμού.

Στο αεροδρόμιο του Καζαμίρ μεταστάθμευσαν και τα αεροσκάφη της Στρατιωτικής Αεροπορίας, από όπου επιχειρούσε με αεροπλάνα αναγνωρίσεως και βομβαρδισμού τύπου Breguet 14 και διώξεως τύπου Spad S.VIII. Όπως συνέβη και με τη Ναυτική Αεροπορία, η 533 Μοίρα αντιμετώπισε παρόμοιες δυσχέρειες στην αρχή της δράσης της. Λόγω της μεγάλης απόστασης που είχε με την πραγματική της έδρα τη Θεσσαλονίκη, αντιμετώπισε σοβαρά προβλήματα ανεφοδιασμού με καύσιμα, ανταλλακτικά και πυρομαχικά. Χαρακτηριστικό των παραπάνω ελλείψεων ήταν στο πρώτο μήνα των επιχειρήσεων τέθηκαν εκτός ενεργείας τα δύο από τα τρία Breguet-14, με αποτέλεσμα η Μοίρα να διαθέτει μόλις ένα αεροσκάφος αναγνωρίσεως και ένα διώξεως τύπου Spad που μόλις είχε μεταφερθεί από τη Θεσσαλονίκη.

Στις 19 Ιουλίου προστέθηκαν ακόμη τρία αεροσκάφη αναγνωρίσεως τύπου Breguet-14, παρέχοντας την απαραίτητη επάρκεια μέσω για την εκτέλεση των αποστολών και ικανοποιώντας τις αυξανόμενες απαιτήσεις των Μεραρχιών του

---

<sup>53</sup> Π. Οικονομάκος, *ό. π.*, σ. 81.

Πεζικού. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι μέχρι τις 2 Σεπτεμβρίου, η Μοίρα εκτέλεσε περισσότερες από εβδομήντα (70) πτήσεις αναγνώρισης, βομβαρδισμού, ταχυδρομείου καθώς και δεκαπέντε (15) πτήσεις αεροφωτογράφισης, αποτρέποντας καθοριστικά την προέλαση και ενίσχυση των εχθρικών δυνάμεων. Οι αποστολές αυτές διεξάγονταν σε μεγάλο βάθος εντός του άγνωστου εχθρικού εδάφους και σε συνδυασμό με τις άστατες καιρικές συνθήκες, χαρακτηρίζονταν ως άκρως δύσκολες και επικίνδυνες<sup>54</sup>.

Μέχρι το Σεπτέμβριο του 1919, η Ναυτική Αεροπορία ενισχυόταν συνεχώς με προσωπικό και υλικό και στελέχωσε τέσσερα (4) αεροδρόμια σε Σεβδίκιοϊ, Αϊδίνιο, Πέργαμο και Μαγνησία. Καθ' όλο αυτό το διάστημα οι αεροπόροι της Ναυτικής Αεροπορίας, μεταστάθμευαν συνεχώς και αναλάμβαναν αποστολές επιδεικνύοντας ηρωισμό, εφευρετικότητα, αντοχή στις κακουχίες, εργατικότητα και πάνω απ' όλα δυναμική και θεαματική παρουσία στο πεδίο της μάχης.

Τον Οκτώβριο του 1919, η δύναμη των αεροσκαφών που είχε στη διάθεσή της η Ν.Α.Μ.Σ. ανερχόταν σε εικοσιπέντε (25), από τα οποία δέκα (10) αναγνωριστικά-βομβαρδιστικά τύπου De Havilland-9 και δεκαπέντε (15) διώξεις τύπου Sopwith Camel F.1. Το προσωπικό της Αεροπορικής Μοίρας της Σμύρνης έφτασε σταδιακά τα 1.000 άτομα, συμπεριλαμβανομένων των τεχνικών εδάφους και του προσωπικού υποστήριξης των αεροδρομίων. Με τη δύναμη αυτή προσέφερε σημαντικές υπηρεσίες στον Μικρασιατικό Αγώνα, εκτελώντας αναγνωρίσεις, βομβαρδισμούς και πολυβολισμούς του εχθρού, ακολουθώντας τις μετακινήσεις του Στρατού με τα «Προκεχωρημένα Σμήνη Μετώπου», στα οποία οργανώθηκε με την πρόοδο των επιχειρήσεων<sup>55</sup>.

Η σπουδαιότητα των αεροπορικών αποστολών γρήγορα αναγνωρίστηκε στο πεδίο των μαχών. Όμως, η μεγάλη απόσταση της Διοίκησης της Στρατιάς στη Σμύρνη από το μέτωπο, είχε ως συνέπεια να μη γίνεται η έγκαιρη αξιοποίηση των πληροφοριών από τις αεροπορικές αναγνωρίσεις και να υποβαθμίζεται η εκμετάλλευση τους στο πλαίσιο λήψης απόφασης και λήψης της κατάλληλης διάταξης μάχης. Για το λόγο αυτό, το Γενικό Στρατηγείο προχώρησε στην ανεύρεση κατάλληλων βοηθητικών πεδίων προσγείωσης πλησίον του μετώπου, με σκοπό την άμεση επικοινωνία Στρατιάς και Μεραρχιών, καθώς επίσης οι χώροι αυτοί να

<sup>54</sup> ΓΕΑ/ΔΙΑ, ό. π., τ. 2, σ. 19.

<sup>55</sup> Ι. Παλούμπης, ό. π., σ. 84.

δύνανται να χρησιμοποιηθούν για εκτέλεση αναγκαστικής προσγείωσης σε περιπτώσεις μηχανικής βλάβης<sup>56</sup>.

Στο ανωτέρω πλαίσιο επιλέχθηκαν και διασκευάστηκαν τα αεροδρόμια της Περγάμου και του Αϊδινίου, τα οποία αποδείχθηκαν σπουδαίας επιχειρησιακής σημασίας για τις αποστολές του Στρατού Ξηράς. Η εκμετάλλευση των προκεχωρημένων πεδίων προσγείωσης, μείωσαν την απόσταση της έδρας των αεροσκαφών από το μέτωπο, επιτρέποντας στους αεροπόρους να παραμένουν περισσότερο χρόνο πάνω από τις θέσεις του εχθρού και να συλλέγουν περισσότερες και λεπτομερέστερες πληροφορίες για τη διάταξη δυνάμεων και τις προθέσεις του.

Η σταδιακή αύξηση των ελληνικών δυνάμεων καθιστούσε αναγκαία και επιτακτική τη διοικητική αναδιοργάνωση του Στρατεύματος. Στις 20 Δεκεμβρίου 1919, με την υπ' αριθμ. 94088/12-12-19 διαταγή του Γενικού Στρατηγείου η διοίκηση του Στρατού Κατοχής μετονομάζεται σε Στρατιά Μικράς Ασίας και παράλληλα το Αεροπορικό Σώμα μετονομάζεται σε Διεύθυνση Αεροπορικής Υπηρεσίας Στρατιάς. Έτσι, πλέον, η 532 Μοίρα μετονομάστηκε σε Α' Μοίρα, η 533 σε Β' και η 534 σε Γ' Μοίρα Αεροπλάνων, παύοντας πλέον να φέρουν τους διασυμμαχικούς αριθμούς, ενώ ο Όρχος Αεροπορίας και το Αεροπορικό Κέντρο Εκπαιδύσεως κράτησαν τις πρότερες ονομασίες τους<sup>57</sup>.

Στις 12 Δεκεμβρίου 1919, έφτασε στη Σμύρνη ο Αντιστράτηγος Μηλιώτης Κομνηνός Κωνσταντίνος, ο οποίος ανέλαβε τη διοίκηση της νεοσύστατης Στρατιάς Κατοχής Μικράς Ασίας, η οποία περιλάμβανε το Α' Σώμα Στρατού με έδρα το Σεβδίκιοϊ, το Σώμα Στρατού Σμύρνης με έδρα τη Μαγνησία και τον Αεροπορικό Τομέα Σμύρνης με έδρα το Καζαμίρ. Στο τέλος του 1919, οι Ελληνικές δυνάμεις στη Μικρά Ασία αριθμούσαν 57.000 οπλίτες και 2.400 Αξιωματικούς. Ενόψει των επιχειρήσεων του καλοκαιριού του 1920, οι αεροπορικές δυνάμεις υπήχθησαν υπό ενιαία Διοίκηση της Στρατιάς της Μ. Ασίας, ενώ η τακτική εξάρτηση των Μοιρών παρέμεινε στα οικεία Σώματα στα οποία υπάγονταν επιχειρησιακά<sup>58</sup>.

Στις αρχές Φεβρουαρίου του 1920, στο αεροδρόμιο Καζαμίρ μεταφέρθηκε η Β' Μοίρα η οποία μαζί με τη Γ' Μοίρα και ένα κλιμάκιο του Όρχου Θεσσαλονίκης, αποτέλεσαν τον Αεροπορικό Τομέα Σμύρνης. Πλέον, η διάταξη μάχης της Ελληνικής

<sup>56</sup> Π. Οικονομάκος, *ό. π.*, σ. 82.

<sup>57</sup> *ΙΕΕ*, τ. 15 (1975), σ. 128.

<sup>58</sup> ΓΕΑ/ΔΙΑ, *ό. π.*, τ. 2, σ. 21.

Αεροπορίας αποτελούνταν από την Α΄ Μοίρα με έδρα τη Δράμα επιχειρώντας στη Θράκη, τη Β΄ Μοίρα από το αεροδρόμιο του Καζαμίρ επιχειρώντας στο Ανατολικό και Δυτικό Μέτωπο και τη Γ΄ Μοίρα από τον Πάνορμο υποστηρίζοντας τις επιχειρήσεις του Βόρειου συγκροτήματος του Μετώπου. Παράλληλα, η Ναυτική Αεροπορία με τα «Προκεχωρημένα Σμήνη» ενίσχυε τις Β΄ και Γ΄ Μοίρες από τα αεροδρόμια Καζαμίρ και Μαγνησίας<sup>59</sup>.

Το χρονικό διάστημα που ακολούθησε μέχρι τον Ιούνιο του 1920, οι επιχειρήσεις στο μέτωπο είχαν διακοπεί προσωρινά, αφού οι Ελληνικές δυνάμεις είχαν καταφέρει να θέσουν υπό την κατοχή τους τη περιοχή της Μ. Ασίας που περιελάμβανε τις πόλεις της Σμύρνης, Κυδωνίας, Μαγνησίας, Περγάμου, Κασαμπά και Αϊδινίου. Η προέλαση των ελληνικών δυνάμεων έγινε σχετικά εύκολα και γρήγορα, αφού δε γνώρισε την οργανωμένη αντίσταση των τούρκικων δυνάμεων, οι οποίες ήταν διαλυμένες και αποτελούνταν κυρίως από αντάρτες. Η ανωτέρω περιοχή ήταν η μέγιστη έκταση στην οποία επέτρεπαν οι Σύμμαχοι να επιχειρούν οι Ελληνικές δυνάμεις, με αποτέλεσμα να περιορίζονται σημαντικά οι επιθετικές αποστολές.

Συνέπεια της παραπάνω κατάστασης υπήρξε η διακοπή των πτήσεων των Μοιρών, παρατείνοντας τη περίοδο απραξίας έως τον Ιούνιο του 1920. Χαρακτηριστικά αναφέρεται, ότι ο Αεροπορικός Τομέας Σμύρνης εκτέλεσε συνολικά μόλις πενήντα (50) πολεμικές αποστολές, οι οποίες ήταν κυρίως αναγνωρίσεις και φωτογραφίσεις κατά μήκος της διαχωριστικής γραμμής και εντός των εχθρικών φυλακίων. Οι αποστολές αυτές πραγματοποιήθηκαν για λογαριασμό του Α΄ Σώματος Στρατού, καλύπτοντας το σύνολο του Μικρασιατικού Μετώπου και παρέχοντας σημαντικές πληροφορίες για την κίνηση, συγκέντρωση και διάταξη των Τούρκων<sup>60</sup>. Αν και οι Χερσαίες και Αεροπορικές δυνάμεις είχαν τη δυνατότητα να πλήξουν τις εχθρικές δυνάμεις, στερώντας τους την όποια μαχητικά ικανότητα, αυτό δεν επιτευχτεί λόγω άρνησης των Βρετανών και των Γάλλων. Έτσι, οι Τούρκικες δυνάμεις είχαν στη διάθεσή τους τον πολύτιμο χρόνο να ανασυνταχθούν, γεγονός το οποίο μελλοντικά θα συμβάλλει καθοριστικά στην καταστροφική εξέλιξη της εκστρατείας.

Τον Μάρτιο του 1920 παρελήφθησαν στην Αθήνα, σαράντα (40) νέα αεροπλάνα από τη Ναυτική Αεροπορία τύπου D.H 9, από τα οποία τρία

<sup>59</sup> ΓΕΑ/ΥΠΠΑ, ό. π., σ. 50.

<sup>60</sup> ΓΕΑ/ΔΙΑ, ό. π., τ. 2, σ. 24-27.

μεταφέρθηκαν στη Σμύρνη για την αντικατάσταση τριών παλαιών. Μέχρι τις επιχειρήσεις του καλοκαιριού, οι αεροπορικές αποστολές στη Μικρά Ασία μπορούν να χαρακτηριστούν ως μια «προκεχωρημένη φάση εκπαίδευσης» των πληρωμάτων, τα οποία έκαναν μερικώς πράξη όσα μέχρι τότε είχαν διδαχθεί, δεδομένου ότι η εχθρική αεροπορία ήταν απύσχα και η μοναδική απειλή που αντιμετώπιζαν ήταν τα σποραδικά αντιαεροπορικά πυρά. Παράλληλα, εκτελούνταν αεροπορικά ταξίδια μεταξύ των αεροδρομίων Καζαμίρ-Αϊδινίου-Χαλκά Μπουνάρ-Περγάμου-Μαγνησίας, με σκοπό τη μεταφορά στρατιωτικής αλληλογραφίας και εκτέλεση εκπαιδευτικών πτήσεων<sup>61</sup>.

### 3.2. Η κατάληψη της Προύσας

Η ηγεμία που επικρατούσε στο Μικρασιατικό Μέτωπο, άρχισε να διαταράσσεται πριν τον Ιούνιο του 1920, λόγω της επέκτασης του Κεμαλικού Κινήματος και της έξαρσης του τούρκικου εθνικισμού. Οι αντιδράσεις των Τούρκων άρχισαν να εντείνονται, με τα επεισόδια και τις αναταραχές να αναζωπυρώνονται, αποτελώντας έναν αναπτυσσόμενο κίνδυνο τόσο για τις Ελληνικές δυνάμεις, όσο και για τις Συμμαχικές. Ωστόσο, το αίτημα του Έλληνα Αρχιστρατήγου για ανάληψη επιθετικών ενεργειών πέρα από της καθορισμένης γραμμής της Σμύρνης με σκοπό την αντιμετώπιση των Τούρκικων δυνάμεων, δεν γίνονταν αποδεκτό από τον Ελ. Βενιζέλο, οποίος φοβόταν ότι μία τέτοια ενέργεια χωρίς τη σύμφωνη γνώμη των Συμμάχων, θα έθετε τα Ελληνικά συμφέροντα σε κίνδυνο.

Οι αντιδράσεις των Τούρκων εντάθηκαν μετά τη διακήρυξη των Συμμάχων για το μέλλον της Τουρκίας, κατά τη συνάντησή τους στο Σαν Ρέμο. Σύμφωνα με το σχέδιο συμφωνίας, αποφασίστηκε η παραχώρηση της Σμύρνης στην Ελλάδα για πέντε (5) χρόνια, με το ενδεχόμενο της οριστικής κυριαρχίας αργότερα. Στη Μικρά Ασία η δημοσιοποίηση των όρων της ειρήνης είχε ως αποτέλεσμα να σημειωθεί προσχώρηση χιλιάδων Τούρκων στο εθνικιστικό κίνημα και ο Κεμάλ αποφάσισε να γίνει πιο τολμηρός και να προχωρήσει στη προέλαση προς την περιοχή της Νικομήδειας, που κάλυπτε την ασιατική πλευρά των Στενών. Απότοκο του τούρκικου εθνικισμού ενάντια στις αποφάσεις των Συμμάχων ήταν οι επιθετικές ενέργειες των κεμαλικών δυνάμεων ενάντια στις αγγλικές δυνάμεις.

<sup>61</sup> Ηλ. Καρταλαμάκης, *ό. π.*, σ. 147.

Οι επιθέσεις αυτές θορύβησαν του Συμμάχους και επηρέασαν τη στάση απέναντι στο διαρκές αίτημα της Ελλάδας, για επέκταση των επιθετικών επιχειρήσεων. Φοβούμενοι για την ασφάλεια των δυνάμεών τους, στις 6 Ιουνίου 1920, το Ανώτατο Συμμαχικό Συμβούλιο έδωσε την άδεια στην Ελληνική Κυβέρνηση να προελάσει μέχρι την Πάνορμο και να διαλύσει τις εχθρικές συγκεντρώσεις, ενώ παράλληλα αιτήθηκε μία Ελληνική Μεραρχία να προωθηθεί στην Κωνσταντινούπολη. Τρεις μέρες αργότερα άρχισε η εξόρμηση του Ελληνικού στρατού με επίθεση προς Αξάριο, Σόμα, Φιλαδέλφεια, και Πάνορμο<sup>62</sup>.

Στις επιχειρήσεις έλαβε μέρος το σύνολο των Ελληνικών δυνάμεων, που απαρτιζόταν περί τους 100.000 άνδρες, καθώς και το σύνολο των Αεροπορικών δυνάμεων, χρησιμοποιώντας ως κύριο αεροδρόμιο το Καζαμίρ και βοηθητικά τα αεροδρόμια της Μαγνησίας, της Περγάμου και του Οδεμησίου. Η Στρατιωτική Αεροπορία, με τις Β΄ και Γ΄ Μοίρες, ανέλαβε την υποστήριξη των χερσαίων δυνάμεων και την εκτέλεση αποστολών αναγνώρισης, βομβαρδισμού και πολυβολισμού των εχθρικών στρατευμάτων. Οι συνεχείς φωτογραφικές αποστολές έδινε μία σαφή εικόνα ολόκληρου του μετώπου με τις θέσεις και κινήσεις του αντιπάλου. Στο ίδιο περίπου πλαίσιο, η Ναυτική Αεροπορία εκτέλεσε με επιτυχία περιορισμένες αποστολές βομβαρδισμού, γιατί δεν είχε εμπειρία σε αποστολές που απαιτούσαν τη συνεργασία με τις χερσαίες δυνάμεις. Στη πράξη όμως, η συνεργασία με τις επίγειες δυνάμεις δεν ήταν εύκολη, διότι υπήρχε σχετικά μικρή εμπειρία από Αεροπορία και Στρατό και επιπλέον δεν υπήρχαν, ο απαραίτητος ασύρματος εξοπλισμός επικοινωνίας αέρος-εδάφους.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν οι αποστολές που έλαβαν χώρα κατά το βομβαρδισμό του Μπαλικεσίρ στις 16-17 Ιουνίου 1920. Στις 16 Ιουνίου, η Ναυτική Αεροπορία με αεροσκάφος DH-9, αφού αναγνώρισε τις νέες θέσεις των ελληνικών στρατευμάτων, συνέχισε και βομβάρδισε το Μπαλικεσίρ. Την επομένη, εκτελέστηκε επαναπροσβολή της πόλης και βομβαρδισμός του σιδηροδρομικού σταθμού, καθώς εκεί είχε εντοπιστεί εχθρική δύναμη. Το απόγευμα της ίδιας μέρας, το ίδιο πλήρωμα εκτέλεσε πάλι βομβαρδισμό της πόλης, που διακόπηκε μόλις το πλήρωμα αντιλήφθηκε ότι τα στρατεύματα που στοχοποιούσε ήταν ελληνικά, καθώς ανάρτησαν εσπευσμένα πλαίσια με τα αναγνωριστικά σήματα της Μονάδας τους. Η πτήση διακόπηκε και το πλήρωμα επέστρεψε στο αεροδρόμιο, δίνοντας αναφορά του

---

<sup>62</sup> ΓΕΣ/ΥΠΠΑ, ό. π., σ. 68.

συμβάντος. Η ελληνική δύναμη είχε εισέλθει στο Μπαλικεσίρ εν αγνοία της Στρατιάς και χωρίς να έχει πάρει κάποια σχετική εντολή. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα το θάνατο ενός Έλληνα στρατιώτη και τον τραυματισμό άλλου, από φίλια πυρά. Ο παρατηρητής του αεροσκάφους Ανθυποπλοίαρχος Κωνσταντίνος Τσιριγώτης παραπέμφθηκε σε στρατοδικείο, με ενδεχόμενη την εκτέλεσή του, αλλά αθωώθηκε<sup>63</sup>.

Την πρώτη ημέρα των επιχειρήσεων, στις 9 Ιουνίου 1920, ο Σημαιοφόρος Ιωάννης Τζεράρχης της Ναυτικής Αεροπορικής Μοίρας, ενώ εκτελούσε πολυβολισμό με αεροσκάφος διώξεως τύπου Sopwith Camel εναντίον εχθρικών χαρακωμάτων από πολύ χαμηλό ύψος, σκοτώθηκε από πυρά ελεύθερου σκοπευτή «*δια κοινού όπλου Μάουζερ*»<sup>64</sup>. Αυτή ήταν και η μοναδική απώλεια της Αεροπορίας στις επιχειρήσεις διάρκειας δέκα ημερών. Ο Αεροπορικός Τομέας Σμύρνης (Στρατιωτική και Ναυτική Αεροπορία) εκτέλεσε συνολικά τριάντα εννέα (39) πολεμικές αποστολές, ακολουθώντας την προέλαση του Στρατού<sup>65</sup>.

Στις 19 Ιουνίου με την κατάληψη της Πανόρμου, έληξε η νικηφόρα προέλαση του Ελληνικού Στρατού. Αν και οι αντικειμενικοί σκοποί της επίθεσης από πλευράς των Συμμάχων είχαν εκπληρωθεί, δεν επιτεύχθηκε η στρατηγική συντριβή των δυνάμεων του Κεμάλ, οι οποίες εξακολουθούσαν να αποτελούν σημαντικό κίνδυνο. Έχοντας τη σύμφωνη γνώμη του Βρετανικού Στρατηγείου της Κωνσταντινούπολης, αποφασίστηκε η έναρξη νέων επιθετικών επιχειρήσεων με σκοπό την εξουδετέρωση των κεμαλικών δυνάμεων στην περιοχή της Προύσας.

Με την κατάληψη της Πανόρμου, με σκοπό την υποστήριξη των επιχειρήσεων στην Προύσα, χρησιμοποιήθηκε το αεροδρόμιο της Πανόρμου, όπου μετεγκαταστάθηκαν τα αεροσκάφη. Οι επιχειρήσεις άρχισαν στις 23 Ιουνίου, με τα Ελληνικά στρατεύματα να προελαύνουν αυθημερόν από την Κρεμαστή και το Μιχαλίτσι, ενώ παράλληλα οι Βρετανικές δυνάμεις αποβιβάζονται στα Μουδανιά.

Στις 25 Ιουνίου ολοκληρώθηκαν οι επιχειρήσεις στο Βόρειο μέτωπο με την κατάληψη της Προύσας, όπου οι ελληνικές δυνάμεις έγιναν δεκτές μέσα σε κλίμα ενθουσιασμού από τους Έλληνες της πόλης. Η ελληνική προέλαση του Ιουνίου 1920, υπήρξε η πρώτη σοβαρή επιθετική ενέργεια των Ελληνικών δυνάμεων από την αρχή των Μικρασιατικών επιχειρήσεων. Η επιτυχή προέλαση σε μέτωπο 400 χιλιομέτρων

<sup>63</sup> Ι. Παλούμπης, *ό. π.*, σ. 84.

<sup>64</sup> Π. Οικονομάκος, *ό. π.*, σ. 81.

<sup>65</sup> ΓΕΑ/ΔΙΑ, *ό. π.*, τ. 2, σ. 43.

και βάθους 100-150 χιλιομέτρων, οφείλονταν στα άρτια επιτελικά σχέδια, στο υψηλό ηθικό του στρατεύματος, αλλά και στη μειωμένη Τούρκικη αντίσταση. Η συνέχεια δόθηκε στο Θρακικό Μέτωπο, ενώ παράλληλα στο Μικρασιατικό, μέχρι τις αρχές Αυγούστου 1920, υπήρξε μια σχετική ανάπαυλα των εχθροπραξιών δίνοντας τον απαραίτητο χρόνο για ανασύνταξη δυνάμεων<sup>66</sup>.

Στις αρχές Ιουλίου, η Γ΄ Μοίρα Αεροπλάνων μεταστάθμευσε στην Προύσα και ενισχύθηκε με δύο αεροσκάφη τύπου Breguet από τη Β΄ Μοίρα και πέντε τύπου Sopwith Camel από το Ναυτικό Αεροπορικό Απόσπασμα που έδρευε στην Πάνορμο. Στις 18 Ιουλίου δημιουργήθηκε το Μεικτό Αεροπορικό Απόσπασμα Φιλαδέλφειας από προσωπικό της Στρατιωτικής και Ναυτικής Αεροπορίας, ενώ η Β΄ Μοίρα Αεροπλάνων συνέχιζε να διατηρεί την έδρα της στο Καζαμίρ της Σμύρνης.

### 3.3. Οι επιχειρήσεις στο μέτωπο της Θράκης

Με την υπογραφή της Συνθήκης του Νεϊγύ, τερματίστηκε η κυριαρχία των Βουλγάρων στη Δυτική Θράκη, δημιουργώντας τις κατάλληλες προϋποθέσεις για την οριστική της παραχώρηση στην Ελλάδα. Στις 22 Οκτωβρίου 1919, η διοίκηση της περιοχής με την ονομασία «Διασυμμαχική Θράκη», μεταβιβάζεται στο Γάλλο στρατηγό Σαρπί (Charpy) και η Δυτική Θράκη χωρίζεται σε τρία τμήματα (Ξάνθη-Καραγάτς-Κομοτηνή), με σκοπό την αποτελεσματικότερη οργάνωση. Παράλληλα, επαναπατρίστηκαν χιλιάδες Έλληνες οι οποίοι είχαν εκδιωχθεί από τις εστίες τους και απαριθούσαν πάνω από 150.000 έως το τέλος του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου.

Η Διασυμμαχική Κατοχή διήρκησε έως το Μάιο του 1920, οπότε με τη Συνθήκη του Σαν Ρέμο, οι Συμμαχικές δυνάμεις θα έπρεπε να αποσυρθούν και να αντικατασταθούν από Ελληνικές. Στις 14 Μαΐου η Στρατιά Θράκης, υπό τον Αντιστράτηγο Εμ. Ζυμβρακάκη κατέλαβε αναίμακτα σε μόλις δεκαεπτά (17) ημέρες ολόκληρη της Δυτική Θράκη<sup>67</sup>.

Στις 2 Απριλίου 1920, η Α΄ Μοίρα Αεροπλάνων που έδρευε στη Δράμα, εντάχθηκε στη Στρατιά Θράκης για να υποστηρίξει τις επιχειρήσεις κατάληψης της Δυτικής και Ανατολικής Θράκης. Έτσι, από την έδρα της στη Δράμα, μεταστάθμευσε σε βοηθητικό αεροδρόμιο στη Ξάνθη, αρχικά με δύο αεροπλάνα και στη συνέχεια

<sup>66</sup> *IEE*, τ. 15 (1975), σ. 131.

<sup>67</sup> *IEE*, τ. 15 (1975), σ. 94.



στάλθηκαν και τα άλλα τρία, απαριθμώντας συνολικά δύο (2) Breguet-14, δύο (2) Dorand AR-21 και ένα (1) Nieuport 24bis<sup>68</sup>.

Αποστολή της Μοίρας ήταν, σύμφωνα με τη διαταγή της 10ης Μαρτίου 1920, η παρακολούθηση των προπορευόμενων φίλιων στρατευμάτων, καθώς και η αναγνώριση των εχθρικών και η μεταβίβαση των πληροφοριών στο Σώμα Στρατού Εθνικής Άμυνας. Όμως, η θέση των αντίπαλων στρατευμάτων έκαναν επιτακτική την ανάγκη για προώθηση της Α΄ Μοίρας ανατολικότερα, οπότε και αυτή εγκαταστάθηκε στην Αλεξανδρούπολη (Δεδέαγατς), στις 22 Μαΐου 1920, εκτελώντας από εκεί τις ανατεθείσες αποστολές. Αξίζει να αναφερθεί η πτήση στις 6 Ιουνίου, διότι πέραν των συνηθισμένων αναγνωρίσεων ρίχτηκαν και προκηρύξεις στις πόλεις Κεσσάνη, Ύψαλα, Μάλγαρα, Νετζίκ και Ραιδεστό<sup>69</sup>.

Την ίδια περίοδο ο Συνταγματάρχης Τζαφέρ Ταγιάρ, επαναστατεί κατά του Σουλτάνου και της σουλτανικής κυβέρνησης, δημιουργώντας τεταμένη τη κατάσταση στην Ανατολική Θράκη. Έχοντας μυστικές επαφές με τον Μουσταφά Κεμάλ συγκεντρώνει τρεις μεραρχίες δυνάμεως 25.000 ανδρών, με σκοπό να ανακόψει την πορεία των Ελληνικών δυνάμεων. Η προώθηση των δυνάμεων του Κεμάλ στην περιοχή των Δαρδανελίων, ανησύχησε τους Βρετανούς για την ασφάλεια των αγγλογαλλικών στρατευμάτων, οι οποίοι διέθεταν ασθενείς δυνάμεις και στηρίζονταν σε μεγάλο βαθμό στον Ελληνικό στρατό.

Στις κινήσεις του Τούρκου συνταγματάρχη, ο Ελ. Βενιζέλος δεν έμεινε αμέτοχος, αλλά προσπάθησε να εκμεταλλευτεί τη διεθνή συγκυρία και να προελάσει πέρα από τη ζώνη της Σμύρνης. Έτσι, τον Ιουνίου του 1920 και αφού είχε λάβει τη σύμφωνη γνώμη των Συμμάχων, δίνει εντολή για άμεση κατάληψη της Ανατολικής Θράκης. Για το σκοπό αυτό επιστρατεύτηκαν δύο μεραρχίες της Στρατιάς Θράκης (9<sup>η</sup> και 12<sup>η</sup>), οι οποίες θα εκτελούσαν κατά μέτωπο επίθεση και η Μεραρχία Σμύρνης, η οποία θα επιχειρούσε στα νότια του εχθρού με απόβαση στη Ραιδεστό και στην Ηράκλεια. Στις επιχειρήσεις του Στρατού Ξηράς επιπλέον συμμετείχαν η Α Μοίρα Αεροπλάνων με έδρα το αεροδρόμιο της Αλεξανδρούπολης, καθώς και το Ναυτικό Αεροπορικό Σμήνος Θράκης το οποίο μεταστάθμευσε στο αεροδρόμιο του Διδυμότειχου.

<sup>68</sup> Π. Οικονομάκος, *ό. π.*, σ. 79.

<sup>69</sup> ΓΕΑ/ΔΙΑ, *ό. π.*, τ. 2, σ. 28-34.

Η νέα αποστολή της Α΄ Μοίρας, με διαταγή της 4<sup>ης</sup> Ιουλίου 1920, ήταν να αναγνωρίζει του τομείς Ουζούν Κιοπρού (Μακρά Γέφυρα) και Αδριανούπολης, να βομβαρδίζει τις εχθρικές οχυρωματικές θέσεις, να συνεργάζεται με το πυροβολικό εκτελώντας συντονισμό πυρών και να υποστηρίζει τις μάχες πολυβολώντας τα εχθρικά στρατεύματα<sup>70</sup>.

Το Ναυτικό Σμήνος είχε αναλάβει να υποστηρίξει την απόβαση και προέλαση της Μεραρχίας Σμύρνης από τις 7 έως και 10 Ιουλίου. Παράλληλα, είχε ως αποστολή την παρακολούθηση από αέρος των Μεραρχιών Ξάνθης και Σμύρνης στην Αν. Θράκη και του 1<sup>ου</sup> Συντάγματος Ιππικού, με τέσσερα (4) αεροσκάφη τύπου De Havilland-9<sup>71</sup>.

Στις 7 Ιουλίου, η Μεραρχία της Σμύρνης αποβιβάζεται στην Ηράκλεια και την καταλαμβάνει με ευκολία, ενώ ο Τούρκικος στρατός αποχωρεί εγκαταλείποντας τις θέσεις του σχεδόν αμαχητί. Στο τηλεγράφημα του Τούρκου διοικητή προς τον Ταγιάρ, περιγράφεται η έκδηλη ανησυχία του για τον τρόπο να αναγκάστηκαν οι τούρκικες δυνάμεις να υποχωρήσουν, αναφέροντας χαρακτηριστικά: *“Τα ευρισκόμενα ανατολικώς Ραιδεστού ημετέρα στρατεύματα προ της εμφανίσεως του εχθρού διεσκορπίσθησαν ως όρνιθες”*. Η ορμή του Ελληνικού Στρατού ήταν τόσο μεγάλη, που την ίδια μέρα καταλαμβάνεται η Ραιδεστός και η Τυρολόη (Çorlu).

Τα πληρώματα των αεροπλάνων, χειριστές και παρατηρητές, επιδόθηκαν σε πλήθος αποστολών βομβαρδισμού, αναγνώρισης και φωτογράφισης σε μεγάλο βάθος μέσα στον εχθρικό τομέα, φωτογραφίζοντας και αποκαλύπτοντας όλες τις εχθρικές πυροβολαρχίες. Οι πληροφορίες που συλλέγονταν από αέρος, ρίχνονταν από τους Παρατηρητές σε «ερματισμένους φακέλους» (σφραγισμένους) στις αρμόδιες διοικήσεις, διότι αυτός ήταν ο μόνος τρόπος επικοινωνίας, καθώς δεν υπήρχαν ασύρματες επικοινωνίες αέρος-εδάφους. Το σύνολο των πληροφοριών συνέβαλλε καθοριστικά στην προέλαση των Ελληνικών δυνάμεων, διευκολύνοντας και παρέχοντας σημαντική ασφάλεια στις επιχειρήσεις των πεζοπόρων τμημάτων<sup>72</sup>.

Καθώς οι επιχειρήσεις των χερσαίων τμημάτων κορυφώνονταν, αυξάνοντας τις επιχειρησιακές ανάγκες του μετώπου, όλο και περισσότερο γίνονταν απαραίτητες οι αποστολές των αεροπορικών δυνάμεων. Έτσι, οι Έλληνες αεροπόροι, παρά τους

<sup>70</sup> ΓΕΑ/ΔΙΑ, ό. π., τ. 2, σ. 32.

<sup>71</sup> ΓΕΣ/ΔΙΑ, ό. π., τ. 2, σ. 180.

<sup>72</sup> ΓΕΑ/ΔΙΑ, ό. π., τ. 2, σ. 39.

κινδύνους, τις άσχημες καιρικές συνθήκες και τα πεπαιωμένα μέσα, εκτελούσαν με ζήλο και αυταπάρηση τις αποστολές που τους ανατεθέντων, πετώντας για αρκετές ώρες πάνω από τις εχθρικές θέσεις, καταγράφοντας με ακρίβεια τις θέσεις και τις κινήσεις του εχθρού.

Στις 11 Ιουλίου, το Ουζούν Κιοπρού καταλαμβάνεται από τη Μεραρχία Εάνθης. Επίσης, την ίδια μέρα, το Ναυτικό Αεροπορικό Σμήνος ανέλαβε να διαβιβάσει την υπ. αριθμ. 831 διαταγή της Στρατιάς Θράκης στη Μεραρχία Σμύρνης, την οποία εκτέλεσε επιτυχώς, καθιστώντας δυνατή την άμεση σχεδόν επικοινωνία των δύο χερσαίων σωμάτων, που σε άλλη περίπτωση θα ήταν πολύ χρονοβόρα με τα διατιθέμενα μέσα της εποχής εκείνης. Τα αποτελέσματα της συγκεκριμένης αποστολής θεωρούνται ιδιαίτερα σημαντικά, δεδομένου ότι η Στρατιά Θράκης επικοινωνούσε για πρώτη φορά με την Μεραρχία Σμύρνης από τότε που άρχισε η προέλαση<sup>73</sup>.

Στις 12 Ιουλίου 1920, ο ελληνικός στρατός κατέλαβε την Αδριανούπολη, σηματοδοτώντας ουσιαστικά τη λήξη των επιχειρήσεων στην Ανατολική Θράκη, με τη Μεραρχία Σμύρνης και το 1<sup>ο</sup> Σύνταγμα Ιππικού να επιστρέφουν στη Μικρά Ασία. Παράλληλα, με τον τερματισμό των πολεμικών αποστολών στο θρακικό μέτωπο, ολοκληρώθηκε και το έργο της Αεροπορίας. Στις 24 και 25 Ιουλίου, η Α΄ Μοίρα μεταστάθμευσε στην Ορεστιάδα όπου και έμεινε μέχρι το τέλος της Μικρασιατικής Εκστρατείας. Το Ναυτικό Σμήνος μεταστάθμευσε στην Ορεστιάδα και στα τέλη του Αυγούστου επέστρεψε στην Αθήνα<sup>74</sup>.

Παρά τη σύντομη δράση της Αεροπορίας στο Θρακικό μέτωπο, η Στρατιά Θράκης αναγνωρίζοντας τις πολύτιμες υπηρεσίες της στον απελευθερωτικό αγώνα απένειμε ηθικές αμοιβές και τιμητικές διακρίσεις σε όλους του αεροπόρους που διακρίθηκαν στο πεδίο της μάχης, επισφραγίζοντας ένα κεφάλαιο της δράσης της Ελληνικής Αεροπορίας στη Μικρασιατική Εκστρατεία.

### **3.4. Η επέκταση της Ελληνικής κυριαρχίας προς το Νότο**

Οι συνεχείς επιτυχίες του Ελληνικού Στρατού στη Μικρά Ασία και τη Θράκη, ανάγκασαν τη Τουρκική κυβέρνηση να αποδεχθεί τους όρους της Συνθήκης

<sup>73</sup> Π. Οικονομάκος, *ό. π.*, σ. 83.

<sup>74</sup> ΓΕΑ/ΥΠΠΑ, *ό. π.*, σ. 52.

Ειρήνης. Στις 10 Αυγούστου 1920, υπεγράφη η Συνθήκη των Σεβρών, που μεταξύ άλλων καθόριζε τα νέα σύνορα της Τουρκίας. Για τη Μικρά Ασία καθοριζόταν ότι η περιοχή της Σμύρνης περιερχόταν στα ελληνικά χέρια, αν και τυπικά παρέμενε υπό την οθωμανική επικυριαρχία. Προβλεπόταν η δημιουργία αντιπροσωπευτικού κοινοβουλίου όλων των εθνοτήτων της περιοχής, που μετά την παρέλευση πέντε ετών θα μπορούσε να ζητήσει την προσάρτηση στο ελληνικό κράτος από την Κοινωνία των Εθνών, κατόπιν διενέργειας δημοψηφίσματος.

Η Συνθήκη των Σεβρών, πιθανόν ο μεγαλύτερος διπλωματικός θρίαμβος στη Νεότερη Ελληνική Ιστορία, ήταν και ο πλέον απατηλός, μιας και δεν εφαρμόστηκε ποτέ, καθώς δεν αντικατόπτριζε ούτε τις αντιδράσεις των Τούρκων για την εφαρμογή της, άλλα ούτε και τα μεταβαλλόμενα συμφέροντα των Μεγάλων Δυνάμεων. Οι Σύμμαχοι δεν αναλάμβαναν καμία υποχρέωση για την εφαρμογή και αναγνώριση από την τουρκική πλευρά, μεταβιβάζοντας την ευθύνη για την οριστική επιβολή της στις Ελληνικές δυνάμεις. Οι τουρκικές αντιδράσεις και οι επιθέσεις στα ελληνικά στρατιωτικά τμήματα ήταν ήδη έντονες πριν την υπογραφή της συνθήκης, την οποία η επαναστατική κυβέρνηση του Κεμάλ στην Άγκυρα δεν αναγνώριζε<sup>75</sup>.

Μετά την ήττα τους, οι κεμαλικές δυνάμεις ανασυγκροτήθηκαν στην ευρύτερη περιοχή του Ουσάκ και του Εσκή Σεχίρ. Με ορμητήριο τις παραπάνω θέσεις, παρενοχλούσαν συστηματικά τα Ελληνικά τμήματα που είχαν εγκατασταθεί στο Ντεμιρτζή. Οι συχνές επιθέσεις των Τούρκων δυσχέραιναν την παραμονή των Ελληνικών στρατευμάτων στη περιοχή, οι οποίες λόγω της μικρής τους δύναμης αδυνατούσαν να αναλάβουν επιθετικές αποστολές ευρείας κλίμακας εκκαθάρισης των εχθρικών εστιών αντίστασης.

Για την αντιμετώπιση του ανερχόμενου εθνικιστικού κινήματος και την επιβολή της τάξης στη Μικρά Ασία, το Γενικό Στρατηγείο αποφάσισε τη συνέχιση της προέλασης των ελληνικών στρατευμάτων, καταλαμβάνοντας τις περιφέρειες του Ουσάκ και του Τσεντίζ. Το Α΄ Σώμα Στρατού κινήθηκε για να καταλάβει το Ουσάκ από τις 13 Αυγούστου 1920 και τελικά εισήλθε στην πόλη τρεις μέρες αργότερα. Οι επιχειρήσεις εκτελέστηκαν με πρωτοβουλία του Έλληνα Αρχιστράτηγου, χωρίς την πρότερη έγκριση της Βρετανικής στρατιωτικής ηγεσίας, με αποτέλεσμα να

---

<sup>75</sup> *ΙΕΕ*, τ. 15 (1975), σ. 135-137.

αποδοκιμαστούν και να δυσαρεστήσουν τον Ελ. Βενιζέλο, ο οποίος στις 22 Αυγούστου, αποφάσισε τη μεταφορά του Στρατηγείου στην Αθήνα.

Την απ' αέρος υποστήριξη της επιχείρησης αυτής ανέλαβε να φέρει σε πέρας το Μικτό Αεροπορικό Απόσπασμα Φιλαδέλφειας, το οποίο ενισχύθηκε με τέσσερα (4) αεροπλάνα της Ναυτικής Μοίρας Σμύρνης. Πιο συγκεκριμένα, με οχτώ (8) χειριστές, πέντε (5) παρατηρητές και συνολικά οκτώ (8) αεροπλάνα, ξεκίνησαν οι αποστολές, οι οποίες περιελάμβαναν πτήσεις τακτικής αναγνώρισης και βομβαρδισμού. Από την πρώτη κιόλας μέρα των επιχειρήσεων, οι αεροπορικές δυνάμεις αποτελούμενη από τέσσερα (4) αεροπλάνα, έπληξαν στόχους στο σιδηροδρομικό σταθμό του Ουσάκ, με την άφεση συνολικά 44 βομβών και 73 τορπιλοειδών χειροβομβίδων, προκαλώντας σημαντικές ζημιές σε οχυρωματικά έργα και συγκεντρώσεις του Τούρκικου ιππικού. Στην ίδια αποστολή, αποκαλύφθηκαν και καταγράφηκαν όλα τα οχυρωματικά έργα και οι συγκεντρώσεις των εχθρικών δυνάμεων. Οι πληροφορίες αυτές υπήρξαν ιδιαίτερα πολύτιμες για τα χερσαία τμήματα, τα οποία επέλεξαν τα σημεία με τις μικρότερες οχυρώσεις να ξεκινήσει η προέλαση της 15<sup>ης</sup> Αυγούστου<sup>76</sup>.

Σύμφωνα με τις πληροφορίες που είχαν συλλέξει οι παρατηρητές από αέρος, αποδείχθηκε ότι τα οχυρωματικά έργα ήταν ανεπαρκή να εμποδίσουν την προέλαση των Ελληνικών δυνάμεων και κατά συνέπεια αποφασίστηκε η κατά μέτωπο επίθεση της II Μεραρχίας προς κατάληψη του Ουσάκ. Επιπλέον, αξίζει να αναφερθεί ότι στις 16 Αυγούστου, έγινε η πρώτη εναέρια αερομαχία Ελληνικού καταδιωκτικού τύπου Spad με Τούρκικο αεροσκάφος. Ο κυβερνήτης Ανθυπολοχαγός Πετροπουλέας καταδίωξε το εχθρικό αεροπλάνο και έριξε εναντίον του δεκαπέντε (15) βολίδες, αναγκάζοντάς το να προσγειωθεί στο αεροδρόμιο του Ουσάκ για να αποφύγει τα πυρά του Spad. Ο Έλληνας αεροπόρος συνέχισε την καταδίωξη, ρίχνοντας δεκαπέντε (15) βολίδες εναντίον του εχθρικού αεροπλάνου και δέκα (10) εναντίον του υποστέγου αεροσκαφών.

Το περιστατικό αυτό αποτελεί τη πρώτη εμπλοκή Ελληνικού με Τούρκικου αεροσκάφους από την αρχή της Μικρασιατικής Εκστρατείας. Κατά συνέπεια, την εποχή εκείνη καταγράφεται η δειλή εμφάνιση της Τουρκικής Αεροπορίας στο μέτωπο των επιχειρήσεων, προκαλώντας ασήμαντη ενόχληση στα Ελληνικά στρατεύματα,

---

<sup>76</sup> ΓΕΑ/ΔΙΑ, ό. π., τ. 2, σ. 52-53.

ενώ ταυτόχρονα αποφεύγονταν συστηματικά η αναμέτρηση με την Ελληνική Αεροπορία. Όμως, εγκαινιάζεται μία νέα κατάσταση στις δυνατότητες του κεμαλικού στρατού, οι οποίες δεν αξιολογήθηκαν επαρκώς από τους Έλληνες και τους Συμμάχους, με αποτέλεσμα να αγνοηθεί η σταδιακή βελτίωση των επιχειρησιακών ικανοτήτων του εχθρικού στρατεύματος, οδηγώντας τη Μικρασιατική Εκστρατεία στα γνωστά δυσμενή αποτελέσματα για τα Εθνικά μας κέρδη.

Στις 16 Αυγούστου 1920, η ΙΙ Μεραρχία κατέλαβε το Ουσάκ και μία μέρα αργότερα προσγειώθηκε το πρώτο Ελληνικό αεροπλάνο στο ομώνυμο αεροδρόμιο, το οποίο κατά συνέπεια έγινε Ελληνικό και αποτέλεσε την κύρια βάση εξόρμησης μέχρι και το 1921. Την ίδια μέρα, η ΧΙΙΙ Μεραρχία κινήθηκε προς κατάληψη του Τσεντίζ με την υποστήριξη ενός αεροσκάφους DH-9 και δύο διώξεως Spad και Camel. Η προέλαση συνεχίστηκε χωρίς σοβαρή αντίσταση και στις 22 Αυγούστου τα Ελληνικά κατέλαβαν την πόλη<sup>77</sup>.

Με την κατάληψη και του Τσεντίζ ολοκληρώνονται οι πολεμικές επιχειρήσεις του καλοκαιριού του 1920, καθώς επετεύχθη η κάμψη της Τούρκικης απειλής. Μέχρι τα τέλη Οκτωβρίου 1920, ελάχιστες πτήσεις πραγματοποιήθηκαν, αφού η κατάσταση ήταν σχετικά σταθερή, δίνοντας το χρόνο στις Ελληνικές δυνάμεις να ανασυνταχθούν και ανασυγκροτηθούν. Το Μικτό Αεροπορικό Απόσπασμα Φιλαδέλφειας μεταστάθμευσε οριστικά στο αεροδρόμιο του Ουσάκ, η Γ΄ Μοίρα μεταστάθμευσε στο αεροδρόμιο της Προύσας, ενώ η Ν.Α.Μ.Σ. και η Β΄ Μοίρα έδρευαν στο αεροδρόμιο του Καζαμίρ.

### **3.5. Οι εκλογές του 1920 και οι επιχειρήσεις έως το Μάρτιο του 1921**

Ο Ελ. Βενιζέλος μετά το θρίαμβο των Σεβρών, επιστέφει στην Ελλάδα και πλέον σίγουρος για την εκλογική του νίκη και υπό την πίεση της αντιπολίτευσης, προκηρύσσει εκλογές. Κύριο επιχείρημα της αντιπολίτευσης ήταν πως αφού ο πόλεμος έχει τελειώσει και έχει επανέλθει η ηρεμία στο εσωτερικό, η χώρα πρέπει να εκλέξει νέα κυβέρνηση. Από την άλλη, ο Βενιζέλος τυφλωμένος από τις στρατιωτικές και διπλωματικές επιτυχίες, αγνοούσε την έντονη λαϊκή δυσαρέσκεια, η οποία

---

<sup>77</sup> Π. Οικονομάκος, *ό. π.*, σ. 81.

προέρχονταν από την παρατεταμένη πολεμική κινητοποίηση, την υποχρεωτική επιστράτευση και την παρατεταμένη στρατιωτική θητεία<sup>78</sup>.

Στις 23 Σεπτεμβρίου, διαλύεται η Βουλή και προκηρύσσονται εκλογές. Σε ένα ιδιαίτερα πολωμένο κλίμα, ο Ελ. Βενιζέλος προβάλλει τις σημαντικές επιτυχίες στο Μικρασιατικό Μέτωπο, ενώ ο πολιτικός του αντίπαλος Δημήτριος Γούναρης, προβάλλει την ανάγκη να επιστρέψουν σπίτια τους οι χιλιάδες στρατιώτες, ενώ παράλληλα εκμεταλλεύεται την ευκαιρία για την επιστροφή του έκπτωτου Βασιλιά Κωνσταντίνου. Συνεπώς, σε μια εκρηκτική κατάσταση, διεξήχθησαν οι εκλογές στις 1 Νοεμβρίου του 1920, οδηγώντας σε ήττα τον Βενιζέλο και αναδεικνύοντας τον Δημήτρη Γούναρη ως το νέο πρωθυπουργό της χώρας.

Η καθεστωτική αλλαγή στην Ελλάδα και η επάνοδος του Κωνσταντίνου δεν αντιμετωπίστηκε ευνοϊκά από τη δυτική κοινή γνώμη και είχε άμεσο αντίκτυπο στη Συνθήκη των Σεβρών. Η νέα πλέον πολιτική κατάσταση ενίσχυσε τη εχθρική στάση της Γαλλίας και κλόνησε τη στάση αναμονής της Αγγλίας απέναντι στην Ελλάδα. Η Γαλλία, έβλεπε την καθεστωτική αλλαγή ως ευκαιρία για την αναθεώρηση της Συνθήκης των Σεβρών. Στη Διασυμμαχική Συνδιάσκεψη που έγινε στο Λονδίνο, η γαλλική και η ιταλική αντιπροσωπεία πρότειναν να σταλεί στην ελληνική κυβέρνηση σαφής προειδοποίηση, ότι τυχόν επιστροφή του Κωνσταντίνου θα σήμαινε παραδοχή της πολιτικής του κατά τη διάρκεια του πολέμου και ανασύσταση ενός καθεστώτος εχθρικού προς τους Συμμάχους, με αποτέλεσμα τη μη επικύρωση της Συνθήκης<sup>79</sup>.

Είναι αναμφισβήτητο γεγονός ότι η πολιτική της Αντάντ δεν καθοριζόταν από την παρουσία ή όχι του Κωνσταντίνου στην Ελλάδα. Αυτή χρησιμοποιήθηκε ως αφορμή και βοήθησε στην αποκρυστάλλωση της αντίληψης των Γάλλων για τα συμφέροντά τους στην Εγγύς Ανατολή. Η βασική αιτία αλλαγής της στάσης των συμμάχων ήταν η ραγδαία άνοδος του κεμαλικού εθνικισμού και της στρατιωτικής του ενδυνάμωσης. Ο περιορισμός της βρετανικής ισχύος και τα γαλλικά οικονομικά συμφέροντα επέβαλαν πολιτική συνεργασίας με τον Κεμάλ. Η επιστροφή του Κωνσταντίνου έδωσε τη δυνατότητα στη Γαλλία να ασκήσει πίεση για αναθεώρηση της Συνθήκης των Σεβρών εις βάρος της Ελλάδας, κάτι που μπορούσε να γίνει μόνο βαθμιαία και με δυσκολία, αν είχε παραμείνει ο Βενιζέλος στην εξουσία.

<sup>78</sup> Θ. Χρήστου, *ό. π.*, σ. 41.

<sup>79</sup> Λ. Λούβη, *ό. π.*, σ. 39.

Η τακτική της Ιταλίας παραμένει σταθερή καθ' όλη τη διάρκεια των διαβουλεύσεων, διατυπώνοντας την αντίθεσή της απέναντι στις Ελληνικές διεκδικήσεις. Σταθερή της επιδίωξη ήταν η αναγνώριση της Ιταλίας ισότιμης με τις υπόλοιπες δυνάμεις της συμμαχίας και η απόκτηση οικονομικών πλεονεκτημάτων στην Εγγύς Ανατολή.

Και ενώ οι εξελίξεις σε διπλωματικό επίπεδο υπήρξαν ραγδαίες, στο εσωτερικό της χώρας η εικόνα δεν ήταν καλύτερη. Αμέσως μετά τις εκλογές η νέα κυβέρνηση πραγματοποιεί εκτεταμένες εκκαθαρίσεις στο Στρατό. Επαναφέρει περί 1.500 αξιωματικούς που είχαν εκδιωχθεί από το 1916 και μετά, με τους βαθμούς που είχαν προαχθεί νεότεροί τους, και τους τοποθετεί στο Μέτωπο της Μικράς Ασίας, χωρίς να έχουν την εμπειρία και τη γνώση των εμπόλεμων καταστάσεων των τελευταίων χρόνων. Το γεγονός αυτό έχει ως αποτέλεσμα να παραμεριστούν έμπειροι αξιωματικοί και διοικητές και να αντικατασταθούν από στρατιωτικούς οι οποίοι δεν είχαν πολεμική εμπειρία και ήταν ακατάλληλοι για τις θέσεις αυτές, προκαλώντας σημαντική αποδυνάμωση των επιχειρησιακών δυνατοτήτων του στρατεύματος της Μικράς Ασίας<sup>80</sup>. Η πολιτική αυτή δεν είχε επίπτωση στην Αεροπορία, αφού κανένας αξιωματικός δεν παραιτήθηκε ως αντιφρονώντας, αλλά και επειδή δεν υπήρχε προσωπικό να αντικαταστήσει όποιον θα κρίνονταν αρνητικά, αφού υπήρχε έλλειψη σε έμπυχο δυναμικό<sup>81</sup>.

Καθ' όλη την παραπάνω περίοδο, οι δυνάμεις του Κεμάλ ανασυγκροτούνταν με ταχύ ρυθμό. Ο νέος Διοικητής της Στρατιάς Μικράς Ασίας, Αντιστράτηγος Αναστάσιος Παπούλας, διατάσει την εκτέλεση επιθετικής αναγνώρισης προς το Εσκή Σεχίρ, θέλοντας να εξακριβώσει τη μαχητική ικανότητα του κεμαλικού στρατού και την αναδιαμορφωθείσα κατάσταση στο Μικρασιατικό μέτωπο.

Η επιχείρηση πραγματοποιήθηκε στις 24 Δεκεμβρίου και σύμφωνα με τη διαταγή επιχειρήσεων, την ανέλαβε η Γ' Μοίρα Αεροπλάνων πληροφορώντας τις επίγειες δυνάμεις του Γ' Σώματος με τη μέθοδο ρίψης σφραγισμένων φακέλων. Οι αεροπορικές αποστολές αναγνώρισης αποκάλυψαν τις συνεχώς μετακινήσεις υλικών και προσωπικού, την ανακατασκευή οδών και γεφυρών, όπως και την κατασκευή

---

<sup>80</sup> *IEE*, τ. 15 (1975), σ. 154.

<sup>81</sup> ΓΕΣ/ΔΙΑ, ό. π., τ. 2, σ. 81.



νέων οχυρωματικών έργων σε διάφορα σημεία του Μετώπου. Ταυτόχρονα, εκτέλεσαν και αποστολές βομβαρδισμού του σιδηροδρομικού σταθμού του Εσκή Σεχίρ<sup>82</sup>.

Οι πληροφορίες που συλλέχθηκαν ήταν πολύ σημαντικές για τον στρατό, αφενός γιατί γίνονταν γνωστή η τακτική κατάσταση των εχθρικών δυνάμεων στο πεδίο επιχειρήσεων και αφετέρου διότι αποτυπώνονταν πάνω στους ελλειείς χάρτες της εποχής χωριά και τοποθεσίες που είτε δεν ήταν καταγεγραμμένα, είτε ήταν σε εντελώς διαφορετική θέση από την πραγματική. Είναι προφανές πόσο σημαντική ήταν η συμβολή των αεροπορικών δυνάμεων για τα μαχόμενα επίγεια στρατεύματα επί αγνώστων εδαφών.

Η επιθετική προέλαση του Γ΄ Σώματος έληξε στις 28 Δεκεμβρίου 1920, έχοντας φέρει εις πέρας την αποστολή του αναφορικά με τη συγκέντρωση πληροφοριών για τον εχθρό, και εν συνέχεια επανήρθε στη πρότερη θέση του. Την ίδια ημέρα είχε προγραμματιστεί ο βομβαρδισμός του Εσκή Σεχίρ, από σχηματισμό πέντε (5) αεροσκαφών της Γ΄ Μοίρας, τον οποίο θα παρακολουθούσε ο ίδιος ο Αρχιστράτηγος. Όμως, λόγω μηχανικών βλαβών, κατάφερε να απογειωθεί μόνο ένα αεροπλάνο, αυτό του Διοικητή της Μοίρας, Πέτρου Οικονομάκου, γεγονός που αποδείκνυε την καταπόνηση και απαρχαιωμένη κατάσταση των ιπτάμενων μέσων της Ελληνικής Αεροπορίας<sup>83</sup>.

Ταυτόχρονα με την επιθετική αναγνώριση προς το Εσκή Σεχίρ, το Α΄ Σώμα Στρατού εκτελούσε παραπλανητικές κινήσεις προς την περιοχή Μπανάζ και Σιβασλί, τις οποίες υποστήριζε η Ναυτική Αεροπορία, με τα «Προκεχωρημένα Σμήνη». Παράλληλα, η Ναυτική Αεροπορία από τις 27 μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου έριχνε στους εχθρικούς τομείς Τσεντίζ, Κιουτάχεια και Αφιόν Καραχισάρ επαναστατικές αντικεμαλικές προκηρύξεις του Ετέμ Πασά, ο οποίος συνεργαζόταν με τα ελληνικά τμήματα.

Με την επιστροφή των τμημάτων στις αρχικές τους θέσεις τερματίστηκαν οι επιχειρήσεις για το 1920, που μπορεί να χαρακτηριστεί ως έτος επιτυχιών για τον ελληνικό στρατό, και κατ' επέκταση και για την Ελληνική Πολεμική Αεροπορία που ήταν κυρίαρχη στους ουρανούς της Μικράς Ασίας μέχρι εκείνη τη στιγμή. Το κυριότερο συμπέρασμα των επιχειρήσεων ήταν η σημαντική βελτίωση του κεμαλικού

<sup>82</sup> ΓΕΑ/ΔΙΑ, ό. π., τ. 2, σ. 58-62.

<sup>83</sup> Π. Οικονομάκος, ό. π., σ. 63-64.

στρατού σε αριθμούς, οργάνωση, πειθαρχία και οπλισμό. Η απόκρουση των Ελληνικών δυνάμεων στο Ινονού, ήταν η πρώτη σημαντική νίκη των εχθρικών δυνάμεων στην έως τότε νικηφόρα πορεία των Ελληνικών. Δυστυχώς, η περίοδος που ακολουθεί δε θα είναι τόσο επιτυχημένη για τα Ελληνικά στρατεύματα και για την Αεροπορία, η οποία σταδιακά χάνει την κυριαρχία της στους αιθέρους της Μικράς Ασίας.

## Δ' Κεφάλαιο

### Η Περίοδος 1921-1922 και η Κατάρρευση του Μετώπου

#### 4.1. Το δίλλημα: «Προέλαση ή Σύμπτυξη»

Η διάταξη του Ελληνικού Στρατού μετά τις νικηφόρες επιθετικές ενέργειες του 1920, εγκυμονούσε σοβαρούς κινδύνους για το μέλλον των επιχειρήσεων. Οι θέσεις των τριών Σωμάτων, από το Βορρά έως το Νότο, σχημάτιζαν ένα τεράστιο μισοφέγγαρο, ανοιχτό προς την Ανατολή. Πιο συγκεκριμένα, στο Βορρά έδρευε το Γ' Σώμα Στρατού 160 χιλιόμετρα ανατολικά από την Προύσα, στο Κέντρο έδρευε το Β' Σώμα και στο Νότο το Α' Σώμα στην περιοχή του Ουσάκ- Μπουλαντλάν. Η μεγάλη απόσταση ανάμεσα στο βόρειο και νότιο τμήμα των Ελληνικών στρατευμάτων, σε συνδυασμό με τη μορφολογία του εδάφους, δημιουργούσε κινδύνους μόνιμης αποκοπής κάθε επικοινωνίας, ενώ η προωθημένη θέση τους απαιτούσε ισχυρές δυνάμεις για την εξασφάλιση των γραμμών επικοινωνίας και εφοδιασμού με τα μετόπισθεν. Επιπλέον, οι εχθρικές δυνάμεις ενισχύονταν συνεχώς σε αριθμό και μέσα, προκαλώντας σημαντικές ανησυχίες στις Ελληνικές και Συμμαχικές δυνάμεις.

Οι επιλογές που είχε στη διάθεσή της η στρατιωτική ηγεσία ήταν δύο. Πρώτη διαθέσιμη ήταν η προέλαση και κατάληψη του Εσκή Σεχίρ και του Αφιόν Καραχισάρ, με σκοπό τη μείωση της απόστασης μεταξύ του Α' και του Β' Σώματος, καθώς και η κατοχή της σιδηροδρομικής γραμμής που ένωνε τις δύο περιοχές, η οποία ήταν σημαντικού στρατηγικού ενδιαφέροντος. Δεύτερη επιλογή αποτελούσε η σύμπτυξη των Ελληνικών δυνάμεων στη Ζώνη της Σμύρνης, με σκοπό την αμυντική αναδιάταξη και αποτελεσματική φύλαξη της ευρύτερης περιοχής<sup>84</sup>.

Η πρώτη επιλογή θα έλυne το πρόβλημα της επιθετικότητας των κεμαλικών δυνάμεων, με την οριστική τους καταστροφή και θα εξασφάλιζε τα Ελληνικά σύνορα στη Μικράς Ασία, αλλά αγνοούσε τους κινδύνους και τα μειονεκτήματα των επιθετικών επιχειρήσεων σε αυτό το τεράστιο σε μήκος και βάθος μέτωπο. Η στρατιωτική σημασία της ζώνης Εσκή Σεχίρ-Αφιόν Καραχισάρ, ήταν κρίσιμη, αφού χωρίς οδικό δίκτυο και άλλα μεταφορικά μέσα για τη μεταφορά δυνάμεων και εφοδίων, ο σιδηρόδρομος ήταν η μοναδική λύση. Επιπλέον, η πολιτική σημασία καθώς και ο ηθικός αντίκτυπος από την κατάληψη τους θα υπήρξε σημαντική.

<sup>84</sup> *ΙΕΕ*, τ. 15 (1975), σ. 158.

Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του Αρχιστρατήγου, η ολοκλήρωση της επιχείρησης θα υποχρέωνε τον Κεμάλ να καταθέσει τα όπλα και θα καθιστούσε τις δυνάμεις του «διάσπαρτες συμμορίες» χωρίς σημαντική επιχειρησιακή ικανότητα.

Όμως, μία νέα επιθετική πρωτοβουλία απαιτούσε πρόσθετους οικονομικούς πόρους, επιπλέον οπλισμό και κυρίως τη στήριξη των Συμμάχων, τα οποία την περίοδο εκείνη η Ελληνική κυβέρνηση δεν είχε. Αντιθέτως, η αμυντική διάταξη εντός της Ζώνης της Σμύρνης, ήταν εφικτή με τα υπάρχοντα μέσα και σύμφωνα με την άποψη του Ελ. Βενιζέλου, ο οποίος στήριζε αυτή την επιλογή, θα χρειαζόνταν μόλις 45.000 άνδρες από τις 100.000 που βρίσκονταν στο μέτωπο<sup>85</sup>.

Το Φεβρουάριο του 1921, οι Σύμμαχοι ανέλαβαν το ρόλο του διαμεσολαβητή, μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας (Συνδιάσκεψη Λονδίνου στις 8 Φεβρουαρίου–5 Μαρτίου 1921), με σκοπό την εύρεση μιας κοινά αποδεκτής λύσης και την αναθεώρηση της Συνθήκης των Σεβρών. Εκτός από την ελληνική και την τουρκική αντιπροσωπεία, προσεκλήθη και αντιπροσωπεία του Κεμάλ στις συζητήσεις, κερδίζοντας έτσι την επίσημη διεθνή αναγνώριση της κυβέρνησής του. Οι Τούρκοι εκπρόσωποι δεν δέχτηκαν καμία λύση με τους Έλληνες στη Σμύρνη, απόφαση η οποία ενθαρρύνθηκε από Γάλλους και Ιταλούς, οι οποίοι προσέβλεπαν στη διαπραγμάτευση νέων συμφωνιών. Η συνδιάσκεψη τελικά κατέληξε σε αποτυχία<sup>86</sup>.

Η Ελληνική κυβέρνηση υπό το βάρος των πιέσεων της κοινής γνώμης και των δυσμενών διπλωματικών εξελίξεων, αποφασίζει τη συνέχιση των πολεμικών επιχειρήσεων και την κατάληψη των Εσκή Σεχίρ και Αφιόν Καραχισάρ. Με τον τρόπο αυτό ευελπιστούσε να επιφέρει ένα συντριπτικό πλήγμα στις κεμαλικές δυνάμεις και επιπλέον να κερδίσει την εμπιστοσύνη των Βρετανών, οι οποίοι ανησυχούσαν για την ασφάλεια των δυνάμεων τους στη Κωνσταντινούπολη. Συνεπώς με μία ενδεχόμενη νίκη, θα ενίσχυε τη διεθνή διαπραγματευτική της θέση, έχοντας ως πολιτικό στόχο την ανάσχεση της απόφασης για αναθεώρηση της συνθήκης των Σεβρών, μέσω της δημιουργίας εδαφικών τετελεσμένων. Όμως, η απόφαση αυτή δημιούργησε ένα νέο ρήγμα στις τάξεις του Ελληνικού Στρατού, καθώς οι πλειοψηφία των στρατιωτών αντί να επιστρέψουν σπίτια τους όπως περίμεναν, αναγκάζονται να παραμείνουν στο μέτωπο και να συνεχίσουν τις πολεμικές επιχειρήσεις

---

<sup>85</sup> *IEE*, τ. 15 (1975), σ. 160.

<sup>86</sup> Λ. Λούβη, *ό. π.*, σ. 42.

#### 4.2. Οι επιχειρήσεις κατάληψης των Εσκή Σεχίρ και Αφιόν Καραχισάρ

Το πρώτο δίμηνο του νέου έτους (1921), οι αεροπορικές επιχειρήσεις, όπως και οι χερσαίες ήταν περιορισμένες, αφού είχαν ανασταλεί ενόψει των πολιτικών διαπραγματεύσεων. Το ανωτέρω χρονικό διάστημα η Αεροπορία προχώρησε σε οργανωτικές μεταβολές με σκοπό την εύρυθμη και απρόσκοπτη διεξαγωγή των μελλοντικών επιχειρήσεων. Οι αποστολές του παρελθόντος ανέδειξαν ελλείψεις και αστοχίες, με αποτέλεσμα την κακή χρησιμοποίηση του Αεροπορικού Όπλου. Τα ανωτέρω σφάλματα έγιναν αίτια προσανατολισμού προς την αρτιότερη οργάνωση των επιχειρήσεων. Παράλληλα, η αναδιοργάνωση δυνάμεων αποσκοπούσε στον εφοδιασμό των Μοιρών με ανταλλακτικά και καύσιμα, ανάλογα με τις επιχειρησιακές ανάγκες, δεδομένου τις σοβαρές ελλείψεις που παρουσιάζονταν το πρώτο τρίμηνο του έτους.

Πιο συγκεκριμένα, το κλιμάκιο του Όρχου Αεροπορίας, οργανώθηκε σε ανεξάρτητη μονάδα, ώστε να μπορεί να εξυπηρετεί καλύτερα τις ανάγκες των πολεμικών Μοιρών σε εφόδια και υλικά. Ο Αεροπορικός Τομέας Σμύρνης διαλύθηκε, γιατί εκ των πραγμάτων ήταν αδύνατη η λειτουργία του, αφού η μία Μοίρα ήταν στο Καζαμίρ της Σμύρνης και η άλλη στην Προύσα. Οι Μοίρες και ο Όρχος υπήχθησαν απευθείας στη Διεύθυνση Αεροπορικής Υπηρεσίας Στρατιάς, απαλλαγμένες πλέον από περιττή γραφειοκρατία και επομένως ήταν σε θέση να δρουν ανεξάρτητα και πιο άμεσα.

Συνολικά, η διάταξη των αεροπορικών δυνάμεων είχε ως εξής: Η Γ' Μοίρα έδρευε στην Προύσα, με προοπτική να αναλάβει μέρος στις επιχειρήσεις του Γ' Σ.Σ. Για το λόγο αυτό, ενισχύθηκε σημαντικά με μέσα και προσωπικό από τη Β' Μοίρα και τη Ν.Α.Μ.Σ. Στο τέλος του Φεβρουαρίου η Μοίρα διέθετε δεκαέξι (16) αεροπλάνα και πιο συγκεκριμένα, έντεκα (11) Breguet, δύο (2) Spad, ένα (1) Nieuport και δύο (2) DH-9.

Η Β' Μοίρα Αεροπλάνων συνέχισε να εδρεύει στο Καζαμίρ. Όμως, βρισκόταν μακριά από το θέατρο των επιχειρήσεων και γι' αυτό ενίσχυσε στις επικείμενες επιχειρήσεις με προσωπικό και αεροσκάφη τη Γ' Μοίρα. Η Ναυτική Αεροπορική Μοίρα Σμύρνης παρέμενε στο Καζαμίρ και ενίσχυσε με προσωπικό τη Γ' Μοίρα, ενώ τα Προκεχωρημένα Σμήνη βρισκόνταν στο Ουσάκ. Η Ναυτική

Αεροπορία ήταν υπό την επιχειρησιακή διοίκηση του Α΄ Σώματος Στρατού, υποστηρίζοντας τις επιχειρήσεις προς το Αφιόν Καραχισάρ<sup>87</sup>.

Η 10<sup>η</sup> Μαρτίου 1921, ορίστηκε ως η ημέρα έναρξης των επιθετικών επιχειρήσεων, με το Γ΄ Σ.Σ. να προελαύνει προς το Εσκή Σεχίρ και το Α΄ Σ.Σ. προς το Αφιόν Καραχισάρ. Σύμφωνα με το Βασιλικό Διάταγμα ανακαλούνταν από την εφεδρεία 60.000 άνδρες, με σκοπό την ενίσχυση της Στρατιάς Μικράς Ασίας. Όμως, η Ελληνική επίθεση ξεκινάει προτού φτάσουν στο μέτωπο οι ανωτέρω ενισχύσεις. Η εσπευσμένη αυτή κίνηση του Ελληνικού Στρατού εικάζεται ότι οφείλεται στις ραγδαίες εξελίξεις στο διπλωματικό τομέα, καθώς και στην εσφαλμένη πεποίθηση της εύκολης νίκης. Επιπλέον, στις συνθήκες που επικρατούσαν στο Μέτωπο εκείνη την περίοδο, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι οι χερσαίες δυνάμεις απείχαν μεταξύ τους σε ευθεία γραμμή σχεδόν 200 χιλιόμετρα, καθιστώντας την επικοινωνία και την αμοιβαία υποστήριξη σχεδόν αδύνατη<sup>88</sup>.

Σύμφωνα με το σχέδιο ενεργείας, τα δύο Σώματα έπρεπε να προελάσουν σε βάθος 150 χλμ. και να προωθηθούν στις ανωτέρω πόλεις, με σκοπό τη μείωση της μεταξύ τους απόστασης και την αποκατάσταση της επικοινωνίας, δεδομένου της υπάρχουσας σιδηροδρομικής γραμμής που ένωνε τις δύο περιοχές.

Πριν την έναρξη των επιχειρήσεων, η Αεροπορία ήδη είχε ξεκινήσει το έργο της με αναγνωριστικές πτήσεις, ώστε να συμπληρωθεί ο επιτελικός χάρτης του στρατηγείου. Στις 18 Φεβρουαρίου, αεροσκάφος της Γ΄ Μοίρας έριξε 1000 προκηρύξεις στη διαδρομή προέλασης του Γ΄ Σ.Σ., ενώ παράλληλα αποκάλυψε και κατέγραψε τα οχυρωματικά έργα του εχθρού. Ανάλογες πτήσεις συνεχίστηκαν τις επόμενες μέρες και τα αποτελέσματα ήταν ιδιαίτερα χρήσιμα, αφού αποκαλύφθηκε μεγάλη συγκέντρωση στρατευμάτων και κατασκευή νέων επιπλέον χαρακωμάτων.

Στις 10 Μαρτίου ξεκίνησαν την πορεία τους τα χερσαία τμήματα, αλλά και η δράση της Αεροπορίας. Με συνεχείς πτήσεις κατά τη διάρκεια της ημέρας συνέλλεγαν πληροφορίες τις οποίες μεταβίβαζαν με τη μέθοδο της ρίψης φακέλων στις Μονάδες, πληροφορώντας τους άμεσα για την κατάσταση των εχθρικών δυνάμεων. Χαρακτηριστικό της πολύ σημαντικής συμβολής των αεροπορικών δυνάμεων, αποτελεί η δεύτερη μέρα των επιχειρήσεων, όπου το Γ΄ Σ.Σ.

---

<sup>87</sup> ΓΕΑ/ΔΙΑ, ό. π., τ. 2, σ. 63-64.

<sup>88</sup> ΙΕΕ, τ. 15 (1975), σ. 164.

πληροφορήθηκε ότι ο εχθρός υποχωρούσε χωρίς αντίσταση και προσπάθεια ενίσχυσης των τμημάτων του. Έτσι, δόθηκε άμεσα εντολή στη XI Μεραρχία να προσβάλει και να διασκορπίσει τις τούρκικες δυνάμεις που κινούνταν στην περιοχή της λίμνης Σαπάντζας, εξουδετερώνοντας μία ενδεχόμενη απειλή από τα νότια<sup>89</sup>.

Την ίδια μέρα (11 Μαρτίου), η Γ΄ Μοίρα Αεροπλάνων είχε λάβει εντολή από το Γ΄ Σώμα Στρατού να βομβαρδίσει τη σιδηροδρομική γέφυρα του Αλπίκιοϊ, ανατολικά από το Εσκή Σεχίρ. Η καταστροφή μιας γέφυρας δια βομβαρδισμού ήταν αδύνατη με τα μέσα και τις βόμβες της εποχής εκείνης. Επιπλέον, η απόσταση μεταξύ αεροδρομίου και στόχου ήταν αρκετά μεγάλη, ώστε να μην είναι σίγουρο αν θα ήταν εφικτή η επιστροφή των αεροπλάνων στη βάση τους. Για τους λόγους αυτούς το πλήρωμα δεν εκτέλεσε τη διαταγή που έλαβε. Το ανωτέρω γεγονός είναι άξιο αναφοράς διότι καταδεικνύει την άγνοια των δυνατοτήτων των αεροσκαφών από την ηγεσία του Στρατού, κάτι που είχε επισημανθεί από τις αρχές των επιχειρήσεων στο Μικρασιατικό Μέτωπο. Τέτοιας φύσης προβλήματα θα λυνόταν αργότερα, με την τοποθέτηση Αξιωματικού Αεροπόρου ως συνδέσμου στο Επιτελείο<sup>90</sup>.

Οι πτήσεις της Γ΄ Μοίρας συνεχίστηκαν με αμείωτο ρυθμό, τα ίδια αεροσκάφη απογειώνονταν δύο και τρεις φορές την ημέρα για την κάλυψη των επιχειρησιακών απαιτήσεων. Η Διοίκηση του Γ΄ Σώματος ήταν σε θέση να γνωρίζει άμεσα σχεδόν την κατάσταση του μετώπου και να παίρνει αποφάσεις για την εξέλιξη και σχεδίαση των επιχειρήσεων της επόμενης ημέρας. Λόγω των αυξημένων επιχειρησιακών απαιτήσεων, η Μοίρα ενισχύθηκε με δύο αεροσκάφη τύπου D.H. 9 της Ναυτικής Αεροπορίας, με χειριστές τον Σημαιοφόρο Φράγκου και τους Ανθυποπλοίαρχους Δέσποτα και Μοσχοβίνο.

Τις πρώτες μέρες των επιχειρήσεων το Γ΄ Σ.Σ. κατέγραφε μόνο επιτυχίες και βάδιζε με λίγες σχετικά απώλειες προς το Εσκή Σεχίρ. Όμως μετά τις 18 Μαρτίου, οι εχθρικές δυνάμεις αυξήθηκαν σημαντικά στην περιοχή του Εσκή Σεχίρ, δυσχεραίνοντας έτσι το έργο των Ελληνικών στρατευμάτων. Κατόπιν των ενισχύσεων, ο εχθρός προέβει σε σφοδρές επιθέσεις αναγκάζοντας τα φίλια τμήματα να υποχωρήσουν και συμπτυχθούν, λαμβάνοντας πλέον αμυντική διάταξη. Από την επόμενη ημέρα, ξεκίνησε η σταδιακή υποχώρηση προς τις αρχικές θέσεις εξορμήσεως, στην περιοχή της Προύσας. Καθ' όλη τη διάρκεια της υποχώρησης, η

<sup>89</sup> *IEE*, τ. 15 (1975), σ. 71.

<sup>90</sup> Π. Οικονομάκος, *ό. π.*, σ. 58.

οποία ολοκληρώθηκε στις 22 Μαρτίου, τα αεροσκάφη της Γ΄ Μοίρας παρακολουθούσαν την αναδίπλωση των φίλιων δυνάμεων και τη νέα διάταξη των εχθρικών.

Οι Τούρκοι ανακαταλάμβαναν σταδιακά τις θέσεις που είχαν εγκαταλείψει οι Έλληνες, αναπτύσσοντας εκ νέου την αμυντική διάταξη των περιοχών. Η Γ΄ Μοίρα ανέλαβε την καταγραφή από αέρος της αμυντικής δραστηριότητας και στα τέλη Μαρτίου, το επιχειρησιακό έργο της Μοίρας διακόπηκε και τα αεροσκάφη με το προσωπικό που είχαν σταλεί προς ενίσχυση, επέστρεψαν στις μονάδες τους.

Το χρονικό διάστημα που το Γ΄ Σ.Σ. επιχειρούσε στο Βόρειο Μέτωπο, το Α΄ Σώμα εφορούσε από το Ουσάκ με σκοπό την κατάληψη του Αφιόν Καραχισάρ. Τα δύο Σώματα ενεργούσαν μεμονωμένα και ανεξάρτητα, λόγω της μεγάλης απόστασης που τα χώριζε, καθώς και του ορεινού ανάγλυφου που παρεμβάλλονταν. Στις επιχειρήσεις του Α΄ Σ.Σ. πήρε μέρος η Ναυτική Αεροπορία με το Μικτό Αεροπορικό Απόσπασμα που έδρευε στο Ουσάκ. Από την πρώτη μέρα, τα αεροπλάνα ανέλαβαν αποστολές αναγνώρισης και βομβαρδισμού των εχθρικών θέσεων. Η συμβολή της και η δράσης ήταν εξίσου σημαντική και πληθώρα με αυτή της Γ΄ Μοίρας στα Βόρεια του Μετώπου. Η προσβολή των εχθρικών στρατευμάτων, προκαλούσε τον αιφνιδιασμό του αντιπάλου, ο οποίος αδύναμος να προστατευτεί τρέπονταν σε άτακτη φυγή. Αν και ο οπλισμός που έφεραν τα αεροπλάνα προκαλούσαν μικρές υλικές ζημιές, επέφεραν σημαντικό πλήγμα στο ηθικών των στρατιωτών και συνέβαλε καθοριστικά στην αποδιοργάνωση των χερσαίων τμημάτων<sup>91</sup>.

Το Α΄ Σ.Σ. αντιμετώπισε την ασθενή αντίσταση του εχθρού, με αποτέλεσμα στις 15 Μαρτίου 1921, να καταλάβει τη πόλη του Αφιόν Καραχισάρ και να προωθηθεί 40 χλμ. ανατολικότερα. Οι Ελληνικές δυνάμεις οργάνωσαν αμυντικά την κατεχόμενη γραμμή, φροντίζοντας την ασφάλεια των πλευρικών μετώπων και των συγκοινωνιών. Στις 17 Μαρτίου, μετασταθμεύουν δύο αεροπλάνα τύπου DH-9, τα οποία προσγειώνονται σε ένα ομαλό χωράφι, με σκοπό την εκτέλεση πτήσεων αναγνώρισης μεγάλης διάρκειας και σε μεγαλύτερο βάθος εντός των εχθρικών γραμμών. Από την πρώτη στιγμή ανέλαβαν αποστολές αναγνώρισης και βομβαρδισμού, αποκαλύπτοντας τη συγκέντρωση του XII Τούρκικου Σ.Σ, το οποίο προετοίμαζε επίθεση στις Ελληνικές δυνάμεις με σκοπό να τις εμποδίσει να στραφούν

<sup>91</sup> Ηλ. Καρταλαμάκης, *ό. π.*, σ. 168.



προς το Εσκή Σεχίρ. Τα δύο DH-9 συμμετέχουν στις επιχειρήσεις της επόμενης μέρας εναντίον των εχθρικών δυνάμεων, συμβάλλοντας με αποστολές βομβαρδισμού στην απώθηση του XII Τούρκικου Σ.Σ. Οι Ελληνικές δυνάμεις εδραιώνονται στην ευρύτερη περιοχή και εκτελούν επιχειρήσεις εκκαθάρισης εχθρικών στρατιωτικών εστιών ανατολικότερα του μετώπου.

Όμως, η κακή εξέλιξη των επιχειρήσεων του Γ' Σ.Σ. στο Βόρειο Μέτωπο, ανάγκασε τις δυνάμεις του Α' Σ.Σ. να υποχωρήσουν πίσω στη Προύσα, καθώς η παραμονή τους στο Αφιόν Καραχισάρ κρίθηκε επικίνδυνη. Η επιχείρηση εκκένωσης άρχισε στις 25 Μαρτίου, υπό την πίεση των εχθρικών δυνάμεων οι οποίες ανασυντάσσονταν με σκοπό την αποκοπή των οδών υποχώρησης και την πρόκληση μεγάλων ζημιών. Τα αεροπλάνα της Ν.Α.Μ.Σ, ορμώμενα από το αεροδρόμιο της Προύσας συνέβαλαν στην ασφάλεια των χερσαίων δυνάμεων με την καταγραφή των θέσεων συγκέντρωσης των εχθρικών στρατευμάτων και με βομβαρδισμούς των πολυβόλων που έβαλαν εναντίον των φίλιων τμημάτων<sup>92</sup>.

Οι απώλειες για τις Ελληνικές δυνάμεις απαριθμούνταν σε 5.000 άνδρες νεκρούς στο Βόρειο Μέτωπο και 500 στο Νότιο, ενώ οι απώλειες των Τούρκικων υπήρξαν σημαντικά περισσότερες. Η αδυναμία κατάληψης των Αφιόν Καραχισάρ και Εσκή Σεχίρ τον Μάρτιο του 1921, αποτέλεσε την πρώτη σημαντική αποτυχία στο Μικρασιατικό Μέτωπο. Παρότι από στρατιωτικής άποψης δεν ήταν σημαντική αποτυχία, είχε μεγάλο αντίκτυπο στη ψυχολογία και το ηθικό των στρατιωτών. Πλέον, άρχισε να διαφαίνεται ότι ο κεμαλικός στρατός ενισχυόταν διαρκώς και οργανωνόταν καλύτερα. Το ίδιο έκανε και η αντίπαλη αεροπορία, αφού για πρώτη φορά έκαναν, έστω δειλά, τις εμφανίσεις του τα εχθρικά αεροπλάνα<sup>93</sup>.

#### **4.3. Η πολιτική κατάσταση στα μέσα του 1921**

Οι στρατιωτικές επιχειρήσεις του Μαρτίου δεν είχαν τα αναμενόμενα αποτελέσματα. Η αδυναμία κατάληψης του Εσκή Σεχίρ ακύρωσε τα ενδεχόμενα στρατηγικά και διπλωματικά οφέλη. Η ήττα είχε αντίκτυπο στις διπλωματικές σχέσεις της Ελλάδας με του Συμμάχους, καθώς η διεθνής της θέση αποδυναμωνόταν, ενώ αντίθετα η Τουρκία ενδυναμωνόταν, έχοντας πλέον υψηλό ηθικό και την διπλωματική

<sup>92</sup> ΓΕΑ/ΥΠΠΑ, ό. π., σ. 54.

<sup>93</sup> *ΙΕΕ*, τ. 15 (1975), σ. 166.

υποστήριξη Γάλλων, Ιταλών και Ρώσων. Οι επιχειρήσεις του Μαρτίου περιέπλεξαν τη λύση του Μικρασιατικού Ζητήματος, ενώ οι νίκες του Α΄ Σ.Σ. δεν κατάφεραν να ανατρέψουν το κακό κλίμα των επιχειρήσεων.

Στις 15 Απριλίου 1921, ο πρωθυπουργός Δημήτριος Γούναρης και ο υπουργός Στρατιωτικών Νικόλαος Θεοτόκης έφτασαν στη Σμύρνη και ενημερώθηκαν για την κατάσταση των μαχόμενων τμημάτων, τα προβλήματα και τις ανάγκες σε έμψυχο και πολεμικό υλικό. Στις 30 Μαΐου, έφτασε ο Βασιλιάς Κωνσταντίνος, ο οποίος ανέλαβε την αρχιστρατηγία και την ίδια ημέρα συγκάλεσε στρατιωτικό συμβούλιο. Στη συνέχεια επισκέφτηκαν το μέτωπο θέλοντας να εξυψώσουν το ηθικό του στρατεύματος<sup>94</sup>.

Παράλληλα, σημειώθηκε έντονη δραστηριότητα στο διπλωματικό τομέα. Με πρωτοβουλία του Άγγλου υπουργού Εξωτερικών, στις 8 Ιουνίου οι Σύμμαχοι επέδωσαν στην Ελληνική κυβέρνηση νέα διακοίνωση, με την οποία πρότειναν την αναβολή των επιχειρήσεων και προθυμοποιήθηκαν να αναλάβουν για άλλη μια φορά διαμεσολαβητικό ρόλο για την επίτευξη ειρήνης. Η Ελληνική Κυβέρνηση αρνήθηκε τη πρόταση τους, καθώς θεωρούσαν κάθε αναβολή επιζήμια και οι στρατιωτικές ανάγκες επέβαλλαν ταχεία δράση.

Εξίσου αδιάλλακτη στάση τηρούσε ο Κεμάλ, ο οποίος πλέον απολάμβανε την κρυφή υποστήριξη των Γάλλων και Ιταλών. Ήδη, από τις 11 Μαρτίου 1921, είχε υπογράψει με τους Γάλλους συμφωνία κατάπαυσης των εχθροπραξιών στη Κιλικία. Η συμφωνία προέβλεπε την εκκένωση της περιοχής από αμφότερες τις δυνάμεις εντός 30 ημερών, υπό την προϋπόθεση όμως του αφοπλισμού των ατάκτων, την ανταλλαγή αιχμαλώτων πολέμου, την προστασία των μειονοτήτων και την αναγνώριση προτεραιότητας στις γαλλικές επιχειρήσεις<sup>95</sup>.

Οι Βρετανοί αντέδρασαν δηλώνοντας ότι η γαλλική ενέργεια υπονόμει τη συμμαχική ενότητα και η Αθήνα διαμήνυσε ότι τυχόν εφαρμογή του Συμφώνου θα επέτρεπε στους Τούρκους να μεταφέρουν δυνάμεις από την Κιλικία στο Μικρασιατικό μέτωπο και να προσβάλλουν τα ελληνικά τμήματα.

Την ίδια πολιτική με τους Γάλλους ακολούθησαν και οι Ιταλοί, οι οποίοι τον Μάρτιο του 1921, υπογράφουν με τον Κεμάλ σύμφωνο αποχώρησης από την

---

<sup>94</sup> ΓΕΑ/ΔΙΑ, ό. π., τ. 2, σ. 96.

<sup>95</sup> Ι. Σίψας. ό. π.

Αττάλεια, παραχωρώντας ολόκληρο τον οπλισμό τους έναντι οικονομικών προνομίων στη νέα Τουρκία. Το καλοκαίρι του 1921 Γάλλοι και Ιταλοί αποσύρονται από τη Μικρά Ασία, αφήνοντας στον Κεμάλ όπλα και τα λιμάνια του νότου ελεύθερα. Σε συνδυασμό με την οικονομική ενίσχυση που λαμβάνουν από τη Σοβιετική Ρωσία, οι Τούρκικες δυνάμεις οργανώνονται συστηματικά, κατασκευάζοντας νέα οχυρωματικά έργα προκειμένου να αντιμετωπίσουν την επίθεση του Ελληνικού Στρατού<sup>96</sup>.

Η Ελληνική Κυβέρνηση προκειμένου να αντιμετωπίσει την κατάσταση, αποφάσισε την επανάληψη της επιχείρησης, με σκοπό την ταχεία και οριστική καταστολή των δυνάμεων του Κεμάλ. Η άποψη της Ηγεσίας της Στρατιάς Μ. Ασίας ήταν ότι οι επιχειρήσεις έπρεπε να επαναληφθούν το συντομότερο δυνατόν, καθώς ο εχθρός ενισχύονταν συνεχώς με νέες δυνάμεις οι οποίες αρχικά αντιτίθονταν στον Κεμάλ, αλλά τελικά εντάσσονταν στις τάξεις του.

#### **4.4. Η κατάσταση των Ελληνικών δυνάμεων στα μέσα του 1921**

Η προετοιμασία της όλης επιχειρήσεως ξεκίνησε με γρήγορους ρυθμούς. Το καλοκαίρι του 1921, με την ολοκλήρωση της επιστράτευσης, στο έμπυχο δυναμικό του στρατεύματος προστέθηκαν άλλοι 58.000 περίπου άνδρες και 12.000 Έλληνες της Μικράς Ασίας. Η συνολική μάχιμη δύναμη της Στρατιάς Μικράς Ασίας πριν την έναρξη των επιχειρήσεων ανερχόταν σε 6.100 αξιωματικούς και 194.000 οπλίτες. Όμως, το τεράστιο μέγεθος του μετώπου σε βάθος, απορροφούσε μεγάλες δυνάμεις για την προστασία των γραμμών ανεφοδιασμού από τις επιθέσεις των «άτακτων» Τούρκικων σωμάτων, με αποτέλεσμα οι Ελληνικές δυνάμεις στην πρώτη γραμμή του μετώπου να μην ξεπερνούν τις 60.000. Παράλληλα με την ενίσχυση με τους εφέδρους, έγινε και προσπάθεια για τον ανεφοδιασμό και εξοπλισμό με το απαραίτητο πολεμικό υλικό. Παρελήφθησαν όπλα, πολυβόλα και πυρομαχικά, αυτοκίνητα και άλλα υλικά.

Στο διάστημα που μεσολάβησε μεταξύ των επιχειρήσεων του Μαρτίου και του Ιουνίου, η Στρατιωτική Αεροπορία αναδιοργανώθηκε. Ιδρύεται η Διεύθυνση Αεροπορικής Υπηρεσίας (ΔΑΥΣΜΑ) στην έδρα της Στρατιάς Μ. Ασίας, η οποία αναλάμβανε προϊστάμενη αρχή όλων των Αεροπορικών Μονάδων της Μ. Ασίας. Το κλιμάκιο του Όρχου Αεροπορίας μετονομάζεται σε Όρχο Αεροπορίας Στρατιάς

---

<sup>96</sup> M. L. Smith, *ό. π.*, σ. 114.

Μικράς Ασίας και πλέον ως ανεξάρτητη μονάδα, μπορούσε να προμηθεύεται υλικά για την τεχνική και υλική υποστήριξη των πολεμικών Μοιρών, χωρίς τη μεσολάβηση του Όρχου Θεσσαλονίκης, ο οποίος με τη σειρά του συνέχιζε να παρέχει σημαντικές ποσότητες επισκευασμένων υλικών<sup>97</sup>.

Επιπλέον, εκδίδονται αυστηρές διαταγές και κανονισμοί πτήσεως, με σκοπό την αποφυγή αεροπορικών ατυχημάτων και τη προαγωγή της ασφάλειας των πτήσεων. Σύμφωνα με τα ανωτέρω θεσμικά κείμενα, απαγορεύονταν η εκτέλεση επιδεικτικών ελιγμών σε χαμηλό ύψος και θεσπίζονταν ως ελάχιστο ύψος εκτέλεσης τα 600 μέτρα. Οι πολεμικές Μοίρες προχωρούν στην οργάνωση φωτογραφικών τμημάτων με εκπαιδευμένους παρατηρητές στη φωτογραφία και πραγματοποιούν ασκήσεις συνεργασίας με μονάδες του Πυροβολικού, με σκοπό την εκπαίδευση στο συντονισμό βολών. Επίσης τοποθετούνται για πρώτη φορά ασύρματοι σε μικρό αριθμό αεροπλάνων, γεγονός που συνέβαλε στην αποτελεσματικότερη συνεργασία με τα επίγεια τμήματα.

Εξίσου σημαντικό βήμα στην αναδιοργάνωση της Στρατιωτικής Αεροπορίας, αποτελεί η συγκρότηση μίας νέας Μοίρας, της Δ΄. Κατόπιν διαταγής του Υπουργείου των Στρατιωτικών, συγκροτείται στο αεροδρόμιο της Μίκρας Θεσσαλονίκης, η Δ΄ Μοίρα Αεροπλάνων με δύναμη έξι (6) αεροσκάφη, εννέα (9) αξιωματικούς και εβδομήντα οχτώ (78) οπλίτες. Στις 10 Μαΐου 1921, τα αεροσκάφη πετώντας μέσω Αλεξανδρούπολης, μετασταθμεύουν στο αεροδρόμιο Καζαμίρ της Σμύρνης. Εκεί προστέθηκαν επιπλέον επτά (7) αεροπλάνα και πιο συγκεκριμένα, τρία (3) Breguet-14, τρία (3) Spad και ένα (1) Gaudron G-3, το οποίο μέχρι τότε χρησιμοποιούνταν για εκπαιδευτικούς σκοπούς και σε αποστολές αναγνώρισης. Στις 24 Μαΐου, η Μοίρα μετακινήθηκε στον τελικό προορισμό της, στο αεροδρόμιο Ουσάκ, όπου βρίσκονταν η Β΄ Μοίρα Αεροπλάνων από τις 5 Απριλίου, υπό τις υπηρεσίες του Νότιου Συγκροτήματος Μεραρχιών.

Στο σημείο αυτό πρέπει να αναφερθεί, ότι εκτός από τις αεροπορικές μονάδες που εκείνη τη στιγμή ήταν στο μέτωπο της Μικράς Ασίας υπήρχε το Αεροπορικό Σώμα στη Θεσσαλονίκη, το Κέντρο Εκπαιδύσεως στο Σέδες, ο Όρχος Αεροπορίας στη Θεσσαλονίκη επίσης, και τέλος Τμήμα Αεροπορίας στο υπουργείο Στρατιωτικών.

---

<sup>97</sup> ΓΕΑ/ΔΙΑ, ό. π., τ. 2, σ. 98.

Η κατάσταση και η οργάνωση της Ναυτικής Αεροπορίας έμεινε αμετάβλητη. Η Ναυτική Αεροπορική Μοίρα παρέμενε στη Σμύρνη, υπαγόμενη απευθείας στο Υπουργείο Ναυτικών και για τις ανάγκες των επιχειρήσεων απέστειλε δύο Προκεχωρημένα Σμήνη στο Ουσάκ, μαζί με τις Β΄ και Δ΄ Μοίρες της Στρατιωτικής Αεροπορίας<sup>98</sup>.

Πριν την έναρξη των επιχειρήσεων η Στρατιά Μικράς Ασίας συγκροτούνταν από δύο τμήματα:

α) το Νότιο Τμήμα, το οποίο περιλάμβανε το Α΄ Σ.Σ., το Β΄ Σ.Σ., το νότιο Συγκρότημα Μεραρχιών και το Μικτό Απόσπασμα της 9ης Μεραρχίας.

β) το Βόρειο Τμήμα Στρατιάς, το οποίο αποτελούνταν από το Γ΄ Σ.Σ., το βόρειο Συγκρότημα Μεραρχιών και δύο Μοίρες Πυροβολικού.

Οι αεροπορικές δυνάμεις ήταν κατανεμημένες ως εξής:

α) η Β΄, η Δ΄ Μοίρα και το Ναυτικό Αεροπορικό Σμήνος στο νότιο Τμήμα, με έδρα το αεροδρόμιο Ουσάκ,

β) η Γ΄ Μοίρα στο βόρειο, με έδρα το αεροδρόμιο της Προύσας και δύναμη έντεκα (11) Breguet και ένα (1) Spad,

Γ) και η Α΄ Μοίρα η οποία συνέχιζε να παραμένει αδρανής στη Θράκη, ενισχύοντας τις υπόλοιπες Μοίρες.

Σύμφωνα με το σχέδιο επιχειρήσεων που είχε επιλεγεί, θα γινόταν κυκλωτική προσπάθεια του εχθρού πλευρικά, ενώ θα δεχόταν και κατά μέτωπο επίθεση από το Β΄ Σώμα Στρατού και ένα μικτό απόσπασμα από την 9η Μεραρχία. Οι επιχειρήσεις δεν είχαν σαν σκοπό μόνο την κατάληψη της σιδηροδρομικής γραμμής Εσκή Σεχίρ – Αφιόν Καραχισάρ, αλλά και την περικύκλωση του κύριου όγκου των κεμαλικών δυνάμεων στην περιοχή της Κιουτάχειας.

#### **4.5. Οι επιχειρήσεις του Θέρους του 1921**

Μέχρι τον Ιούνιο του 1921 είχαν ολοκληρωθεί οι προπαρασκευαστικές ενέργειες των Ελληνικών δυνάμεων, εν όψει των επικείμενων πολεμικών επιχειρήσεων. Οι κινήσεις των Ελληνικών στρατευμάτων στους χώρους εξορμήσεως

<sup>98</sup> ΓΕΑ/ΔΙΑ, ό. π., τ. 2, σ. 97-102.

έγινε δίχως να γίνουν αντιληπτές από τον εχθρό, καθώς τα τούρκικα αεροσκάφη δεν κατάφεραν να τις αποκαλύψουν και οι περιπολίες των Ελληνικών αεροπλάνων δεν επέτρεπαν την παραμονή τους πάνω από τις φίλιες γραμμές. Ήδη το προηγούμενο διάστημα η δράση της Αεροπορίας είχε ενταθεί, συγκεντρώνοντας πολύτιμες πληροφορίες για τις θέσεις του εχθρού, την ύπαρξη αμυντικών έργων και χαρακωμάτων και λαμβάνοντας πολυάριθμες φωτογραφίες, οι οποίες συνέβαλλαν στην λεπτομερή αποτύπωση της τακτικής κατάστασης στους χάρτες της Στρατιάς.

Επιπλέον, πραγματοποιήθηκαν πολλαπλές αποστολές βομβαρδισμού κρίσιμων στόχων στις περιοχές της Κιουτάχειας, του Εσκή Σεχίρ και του Αφιόν Καραχισάρ, κυρίως από τα Προκεχωρημένα Σμήνη της Ναυτικής Αεροπορίας με αεροπλάνα τύπου DH-9, καθώς τα συγκεκριμένα αεροπλάνα διέθεταν φορείς βομβών και το προσωπικό τους είχαν αποκτήσει σημαντική εμπειρία. Οι αποστολές αυτές συνέβαλλαν στην αποδυνάμωση της επιχειρησιακής ικανότητας του εχθρού και έπληξαν τις εφοδιαστικές γραμμές των μετώπων.

Το σχέδιο της ελληνικής επίθεσης είχε ως αντικειμενικό σκοπό την κατάληψη των κόμβων συγκοινωνιών Εσκή Σεχίρ και Αφιόν Καραχισάρ και την τελική συντριβή του τουρκικού στρατού. Αυτό θα γινόταν εφικτό, όπως έχει αναφερθεί, με την επίθεση του νότιου Συγκροτήματος Μεραρχιών κατά του Αφιόν Καραχισάρ, το οποίο μετά την κατάληψή του θα στρεφόταν βόρεια. Το βόρειο Συγκρότημα Μεραρχιών θα κινούνταν για την κατάληψη του Εσκή Σεχίρ, και τα Α' και Β' Σ.Σ, μαζί με το μεικτό Απόσπασμα της ΙΧ Μεραρχίας, κατά της Κιουτάχειας<sup>99</sup>.

Η 25<sup>η</sup> Ιουνίου ορίστηκε ως η ημέρα έναρξης των επιχειρήσεων, με το Γ' Σ.Σ. να κινείται προς την Κιουτάχεια, σύμφωνα με το σχέδιο επιχειρήσεων. Η αντίσταση των Τούρκικων δυνάμεων ήταν χαλαρή και παρακάμφθηκε εύκολα. Το πρώτο διήμερο των επιχειρήσεων η συνδρομή της Γ' Μοίρας δεν κρίθηκε απαραίτητη. Οι αεροπορικές αποστολές ξεκίνησαν στις 27 Ιουνίου, με πτήσεις αναγνώρισης του εχθρικού πεδίου. Τα αεροπλάνα της Μοίρας συνέχιζαν καθημερινά να υποστηρίζουν με αλληπάλληλες αναγνωρίσεις την πορεία του Γ' Σ.Σ. Μόνη παραφωνία στην απρόσκοπτη εκτέλεση του πτητικού της έργου Μοίρας, αποτέλεσε η εμφάνιση εχθρικού αεροσκάφους στις 2 Ιουλίου πάνω από τον καταυλισμό της 3ης Μεραρχίας,

---

<sup>99</sup> *ΙΕΕ*, τ. 15 (1975), σ. 174.

όπου και έριξε βόμβες, που είχαν ως αποτέλεσμα τον τραυματισμό δύο στρατιωτών<sup>100</sup>.

Το Μικτό Απόσπασμα της ΙΧ Μεραρχίας ξεκίνησε για την κατάληψη της Κιουτάχειας την 27η Ιουνίου, ενώ το νότιο Συγκρότημα Μεραρχιών ξεκίνησε σταδιακά την επόμενη ημέρα την προέλαση, έχοντας την αεροπορική υποστήριξη των Β΄ και Δ΄ Μοιρών Αεροπλάνων και των Ναυτικών Σμηνών, που αποτελούσαν τον Αεροπορικό Τομέα του Ουσάκ.

Στις 26 Ιουνίου, η Στρατιά εξέδωσε διαταγή με την οποία καθόριζε τις αποστολές των πολεμικών Μοιρών. Λόγω του μικρού αριθμού διαθέσιμων αεροσκαφών, προέβλεπε οι πτήσεις συνοδείας να γίνονται μόνο ορισμένες ώρες και όχι καθ' όλη τη διάρκεια της πορείας. Επίσης, για την αντιμετώπιση ενδεχόμενης εχθρικής αεροπορικής προσβολής, διατάχθηκαν οι Β΄ και Δ΄ Μοίρες να τηρούν δύο αεροσκάφη σε ετοιμότητα για απογείωση, ενώ το Ναυτικό Σμήνος θα παρέμενε σε πλήρη ετοιμότητα με το σύνολο των αεροσκαφών του.

Με την ίδια διαταγή, τα Ναυτικά Σμήνη διατάχθηκαν να βομβαρδίσουν στις 28 Ιουνίου με το δυνατόν περισσότερα αεροπλάνα, το αεροδρόμιο, τις στρατιωτικές εγκαταστάσεις, το σιδηροδρομικό σταθμό στην Κιουτάχεια και το σιδηροδρομικό σταθμό, εγκαταστάσεις και συγκεντρώσεις στο Αφιόν Καραχισάρ, στις 29 του ίδιου μήνα.

Η δραστηριότητα της Δ΄ Μοίρας περιορίστηκε σε μία μόνο αποστολή για τις 27 Ιουνίου στην περιοχή δράσης της ΙΧ Μεραρχίας, αφού προηγουμένως ματαιώθηκαν τέσσερις αποστολές λόγω μηχανικής βλάβης των αεροσκαφών. Στις 28 του μήνα διατάχθηκε αποστολή αναγνώρισης της περιοχής νοτίως του Αφιόν Καραχισάρ, η οποία χαρακτηρίστηκε ζωτικής σημασίας και επιτακτική. Λόγω μη διάθεσης εν ενεργείας αεροπλάνου, επιτάχθηκε ένα «πεπαλαιωμένο» και προβληματικό Breguet που παρέμενε μέχρι τότε αναξιοποίητο. Παρά τις συστάσεις των μηχανικών, ο διοικητής της Δ΄ Μοίρας Λοχαγός Βασίλειος Κοτρώτσος μαζί με το Λοχία Κωνσταντίνο Γαλανόπουλο, απογειώθηκαν από το αεροδρόμιο του Ουσάκ για να εκτελέσουν την αποστολή. Δεν επέστρεψαν όμως, καθώς λόγω μηχανικής βλάβης προχώρησαν σε αναγκαστική προσγείωση σε εχθρικό έδαφος, με αποτέλεσμα το αεροσκάφος να καταστραφεί και το πλήρωμα να συλληφθεί.

---

<sup>100</sup> ΓΕΑ/ΔΙΑ, ό. π., τ. 2, σ. 126-128.

Στις 29 Ιουνίου άρχισε η καθολική προέλαση του Νότιου τμήματος της Στρατιάς, ενώ οι Τούρκικες δυνάμεις εγκατέλειπαν το Αφιόν Καραχισάρ. Τα Α΄ και Β΄ Σ.Σ. κινήθηκαν βορειοανατολικά, με σκοπό την εκκαθάριση της ευρύτερης περιοχής και την εμπόδιση των τούρκικων δυνάμεων να υποχωρήσουν προς το Ικόνιο. Καθ΄ όλη τη διάρκεια των επιχειρήσεων κατάληψης οι Β΄ και Δ΄ Μοίρες πραγματοποίησαν αντιαεροπορικές περιπολίες με σκοπό την παρεμπόδιση αναγνώρισης των Ελληνικών γραμμών από εχθρικά αεροπλάνα.

Την επόμενη ημέρα αεροσκάφος της Ναυτικής Αεροπορίας, που εκτελούσε πτήση αντιαεροπορικής περιπολίας, μετά την προσγείωση ανέφερε ότι η πόλη του Αφιόν Καραχισάρ είχε ήδη καταληφθεί από ελληνικά στρατεύματα, τα οποία επέδειξαν τα χαρακτηριστικά σήματα αναγνώρισης όταν διήλθαν από επάνω τους. Για την επιβεβαίωση της πληροφορίας εστάλη έτερο αεροπλάνο αργότερα, το οποίο παρατήρησε ότι τα ελληνικά τμήματα μόλις εισέρχονταν στην πόλη, συμπεραίνοντας ότι στην πρώτη αποστολή ήταν τα τουρκικά τμήματα που αποχωρούσαν από την πόλη, τα οποία, όμως, έχοντας υποκλέψει προφανώς με κάποιο τρόπο, γνώριζαν τα χαρακτηριστικά σήματα των ελληνικών μονάδων<sup>101</sup>.

Στις 3 Ιουλίου, έφτασε σε απόσταση 30 χλμ. από την Κιουτάχεια το Γ΄ Σ.Σ. και κατόπιν ισχυρής μάχης κατάφερε να απωθήσει τις ισχυρές Τούρκικες δυνάμεις που κατείχαν οχυρωμένες θέσεις και να σταθμεύσει σε απόσταση 15 χλμ. από την πόλη. Την ίδια μέρα, η Ναυτική Αεροπορία βομβάρδισε το σιδηροδρομικό σταθμό της πόλης με δύο αεροπλάνα, ενώ η Γ΄ Μοίρα είχε διαταχθεί να εκτελέσει αναγνώριση της ευρύτερης περιοχής της Κιουτάχειας. Η τύχη της πόλης είχε κριθεί και στις 4 του μήνα καταλήφθηκε χωρίς εχθρική αντίσταση.

Τα αεροσκάφη της Ναυτικής Αεροπορίας μεταστάθμευσαν στις 6 Ιουλίου στο Αφιόν Καραχισάρ, ενώ η Β΄ Μοίρα μαζί με ορισμένα αεροσκάφη και προσωπικό εγκαταστάθηκαν στην Κιουτάχεια και στη συνέχεια στο Εσκή Σεχίρ, ώστε να είναι εγγύτερα στο θέατρο επιχειρήσεων<sup>102</sup>.

Οι Τούρκικες δυνάμεις υποχώρησαν προς το Εσκή Σεχίρ, με σκοπό τη σύμπτυξη και αναδιοργάνωση των δυνάμεων, καθώς ο Κεμάλ είχε διαβλέψει ορθά τις κυκλωτικές προθέσεις του Ελληνικού Στρατού. Στις 7 Ιουλίου είχαν συγκεντρωθεί

<sup>101</sup> Ι. Παλούμπης, *ό. π.*, σ. 88.

<sup>102</sup> ΓΕΑ/ΔΙΑ, *ό. π.*, τ. 2, σ. 139.



γύρω από την πόλη τρεις Ελληνικές Μεραρχίες, ενώ προωθούνταν άλλη μία από νότια. Το πρωί της 8<sup>ης</sup> Ιουλίου, οι κεμαλικές δυνάμεις προχώρησαν σε κατά μέτωπο επίθεση εναντίον των Ελληνικών στρατευμάτων. Η επίθεση αποκρούστηκε και οι Τούρκοι τράπηκαν σε άτακτη φυγή, αφού είχαν υποστεί σοβαρές απώλειες σε νεκρούς και αιχμαλώτους. Υπό τον κίνδυνο να υπερφαλαγγιστούν οι δυνάμεις του, ο Τούρκος στρατηγός διατάσσει γενική υποχώρηση προς τις ανατολικές όχθες του Σαγγάριου ποταμού, ενώ οι Ελληνικές δυνάμεις παύουν να τους καταδιώκουν λόγω εσφαλμένης εκτίμησης του Επιτελείου<sup>103</sup>.

Όπως έχει ήδη αναφερθεί μέχρι τώρα, η συνεργασία μεταξύ Αεροπορίας και Στρατού, καθώς και τα τηλεπικοινωνιακά μέσα της εποχής, παρέμεναν προβληματικά. Χαρακτηριστικό, αλλά και τραγικό παράδειγμα αποτελεί η 7η Ιουλίου, όταν τρία (3) αεροσκάφη της Ναυτικής Αεροπορίας και ένα της Δ΄ Μοίρας βομβάρδισαν τμήματα του Γ΄ Σ.Σ., που βρίσκονταν στις παρυφές του Εσκή Σεχίρ, αγνοώντας προφανώς την κατάληψη της πόλης από τον ελληνικό στρατό. Ο τραγικός απολογισμός ήταν ένας νεκρός και τριάντα τραυματίες, ενώ θα μπορούσε να ήταν και μεγαλύτερος, αν δεν επιδείκνυαν τα σήματα αναγνώρισης έστω και καθυστερημένα.

Στις 10 Ιουλίου, η Στρατιά διέταξε την αναστολή της καταδίωξης του υποχωρούντος εχθρού, καθώς οι απώλειες για τις ελληνικές δυνάμεις ήταν σημαντικές: 1.491 νεκροί, 6.472 τραυματίες και 110 αγνοούμενοι<sup>104</sup>.

#### **4.6. Η πορεία προς το Σαγγάριο και την Άγκυρα**

Ο ελληνικός στρατός κατά τις επιχειρήσεις του Ιουνίου και Ιουλίου του 1921, κατάφερε να επιτύχει όλους τους τακτικούς αντικειμενικούς σκοπούς του, όπως την κατάληψη Εσκή Σεχίρ, του Αφιόν Καραχισάρ και της Κιουτάχειας. Όμως, δεν εκπλήρωσε τον γενικό στρατηγικό σκοπό, που ήταν η συντριβή του τουρκικού κεμαλικού στρατού. Ο Κεμάλ συνέχισε να έχει στη διάθεσή του σημαντικές δυνάμεις για την προστασία της Άγκυρας, η οποία αποτελούσε το στρατιωτικό, πολιτικό και διοικητικό κέντρο του Επαναστατικού Κινήματος. Επιπλέον, οι τουρκικές δυνάμεις είχαν πάντα τη δυνατότητα περαιτέρω υποχώρησης στα βάθη της Ανατολίας, ένα περιβάλλον ιδιαίτερα εχθρικό για όποιον θα καλούταν να το αντιμετωπίσει, δίνοντάς

<sup>103</sup> *ΙΕΕ*, τ. 15 (1975), σ. 175.

<sup>104</sup> ΓΕΣ/ΥΠΠΑ, *ό. π.*, σ. 262.

τους το πλεονέκτημα της αποτελεσματικής άμυνας και τη δυνατότητα προσβολής του εκτεταμένου Ελληνικού μετώπου όποτε το επιθυμούσαν.

Η Ελληνική Στρατιωτική και Πολιτική Ηγεσία έπρεπε να αντιμετωπίσουν ένα σοβαρότατο δίλλημα: την παραμονή του Ελληνικού στρατού στη γραμμή Εσκή Σεχίρ – Αφιόν Καραχισάρ, ή την κατάληψη της Άγκυρας και την καταστροφή του Τούρκικου στρατού. Η επιχειρηματολογία των δύο επιλογών ήταν εξίσου δυνατές. Η παραμονή των Ελληνικών δυνάμεων στις θέσεις που είχαν καταλάβει, θα έδινε στον Κεμάλ τον απαραίτητο χρόνο να ανασυντάξει και να ενισχύσει τις δυνάμεις του και να συνάψει νέες συμφωνίες με τη Γαλλία, Ιταλία και Ρωσία. Επιπλέον, η περίοδος των βροχών από Σεπτέμβριο και ο βαρύς ηπειρωτικός χειμώνας θα δυσχέραινε τυχόν μελλοντικές πολεμικές επιχειρήσεις, γεγονός που επέβαλλε την άμεση ανάληψη στρατιωτικής πρωτοβουλίας.

Από την άλλη, οι Ελληνικές δυνάμεις θα έπρεπε να καλύψουν τεράστιες αποστάσεις, καθώς η Άγκυρα απείχε από το Εσκή Σεχίρ σχεδόν 300χλμ. και το έδαφος ήταν σε πολλά σημεία δύσβατο. Οι ποταμοί Σαγγάριος και Πουρσάκ, ήταν σχεδόν αδιάβατοι, εκτός από τα σημεία που υπήρχαν γέφυρες, οι οποίες όμως ήταν ευάλωτες να καταστραφούν από τον εχθρό. Κατά συνέπεια, οι γραμμές εφοδιασμού και επικοινωνίας του Ελληνικού στρατού θα επιμηκύνονταν, υπό τον κίνδυνο απομόνωσης των στρατευμάτων και καθιστώντας την συνέχιση των επιχειρήσεων προβληματική ή αδύνατη. Όλα τα ανωτέρω ήταν σημαντικοί παράγοντες, οι οποίοι σε συνδυασμό με τις διπλωματικές εξελίξεις, έπρεπε να εκτιμηθούν κατάλληλα και να ληφθούν οι σωστές αποφάσεις<sup>105</sup>.

Για το σκοπό αυτό συγκλήθηκε στις 15 Ιουλίου 1921 στην Κιουτάχεια το Πολεμικό Συμβούλιο, στο οποίο συμμετείχαν ο Βασιλιάς Κωνσταντίνος, ο Πρωθυπουργός Δ. Γούναρης, ο υπουργός των Στρατιωτικών Ν. Θεοτόκης και ο Διοικητής της Στρατιάς Αντιστράτηγος Αν. Παπούλας. Το Συμβούλιο αποφάσισε ότι μόνο η στρατιωτική ενέργεια μπορούσε να δώσει την επιθυμητή λύση και με αυτό το δεδομένο εγκρίθηκε η συνέχιση των επιχειρήσεων.

Η ημερομηνία έναρξης των επιχειρήσεων ορίστηκε η 1<sup>η</sup> Αυγούστου 1921. Το σχέδιο ενεργείας προέβλεπε την ταχεία προέλαση των δυνάμεων προς το ανατολικό τμήμα του Σαγγάριου, οι οποίες εν συνεχεία θα επιχειρούσαν κυκλωτικό ελιγμό με

---

<sup>105</sup> *ΙΕΕ*, τ. 15 (1975), σ. 176.

σκοπό την απομόνωση των εχθρικών δυνάμεων και τη διάλυσή τους. Στο σύντομο χρονικό διάστημα που απέμενε οι Ελληνικές δυνάμεις επιδόθηκαν στην αναδιάταξη των δυνάμεων τους, με σκοπό τη βέλτιστη προετοιμασία και εκμετάλλευση των διαθέσιμων πόρων.

Στο ίδιο πλαίσιο και η Αεροπορία αναδιατάσσει τις δυνάμεις της. Στις 11 Ιουλίου, η Γ΄ Μοίρα μετασταθμεύει από την Προύσα στο αεροδρόμιο του Εσκή Σεχίρ με έξι (6) αεροπλάνα τύπου Breguet-14, προκειμένου να βρίσκεται εγγύτερα στο μέτωπο. Στο συγκεκριμένο αεροδρόμιο βρίσκεται ήδη από τις 8 Ιουλίου η Β΄ Μοίρα και αποτελούν πλέον τον Αεροπορικό τομέα του Εσκή Σεχίρ. Η Δ΄ Μοίρα παρέμεινε στο Ουσάκ, χωρίς όμως αεροπλάνα και προσωπικό τα οποία είχαν διατεθεί στη Β΄.

Η Ναυτική Αεροπορία δεν ακολούθησε στην εκστρατεία στον Σαγγάριο παρά το γεγονός ότι διέθετε έμπειρο προσωπικό και 15 αεροπλάνα βομβαρδισμού εν ενεργεία και με έδρα το αεροδρόμιο του Αφιόν Καραχισάρ διατέθηκε στο Νότιο Συγκρότημα Μεραρχιών.<sup>106</sup>

Από την πρώτη μέρα μεταστάθμευσης, η Γ΄ Μοίρα ανέλαβε αποστολές αναγνώρισης στο πλαίσιο προπαρασκευής των επιχειρήσεων. Παρακολουθώντας τις εχθρικές κινήσεις, τα οχυρωματικά έργα, την κατάσταση των οδικών γραμμών και γεφυρών, ενημέρωνε συνεχώς του επιτελείς της Στρατιάς για την κατάσταση του μετώπου. Από τις ανωτέρω αποστολές διαπιστώθηκε ότι ο Κεμάλ συγκέντρωσε όλες τις διαθέσιμες δυνάμεις του ανατολικά του Σαγγαρίου και είχε προχωρήσει στην εσπευσμένη κατασκευή νέων οχυρωματικών έργων σε βάθος 25 με 35χλμ. Η περιοχή που είχε επιλέξει να διατάξει τις δυνάμεις του ήταν άριστη, καθώς διέθετε πολύ καλές συγκοινωνίες με τα μετόπισθεν και την Άγκυρα, εξασφάλιζε άριστη παρατήρηση προς τα δυτικά και νότια και οι ορεινοί όγκοι προσφέρονταν ως φυσικό οχυρό.

Παράλληλα, η Στρατιωτική Αεροπορία εκτελούσε αποστολές εναέριας περιπολίας και προστασίας των φίλιων χερσαίων δυνάμεων από Τούρκικα αεροπλάνα, εμποδίζοντας τις εχθρικές δυνάμεις να συλλέξουν σημαντικές πληροφορίες για τη διάταξη και κινήσεις των Ελλήνων<sup>107</sup>.

Στις 1 Αυγούστου 1921, άρχισε η προέλαση των Ελληνικών τμημάτων προς Σαγγάριο και εν συνεχεία την Άγκυρα. Η αντίσταση που αντιμετώπισαν την πρώτη

<sup>106</sup> Ι. Παλούμπης, *ό. π.*, σ. 89.

<sup>107</sup> ΓΕΑ/ΔΙΑ, *ό. π.*, τ. 2, σ. 147-151.

ημέρα ήταν ασθενής και κυρίως παρενοχλήσεις από το Τούρκικο ιππικό και από ατάκτους. Οι αεροπορικές δυνάμεις εκτελούσαν αποστολές περιπολίας και προστασίας των φίλιων τμημάτων και αποστολές αναγνώρισης στις γραμμές των εχθρικών. Μέχρι και τότε, οι Τούρκοι αεροπόροι όντας σε μειονεκτική θέση ακόμα, επιδίδονταν σε σύντομες και βιαστικές αναγνωρίσεις και επέστρεφαν στις βάσεις τους<sup>108</sup>.

Από τις αποστολές αυτές διαπιστώθηκε η καταστροφή της σιδηροδρομικής γραμμής Εσκή Σεχίρ-Μπειλίκ Κιοπρού σε όλο το μήκος της, καθώς και των γεφυρών των ποταμών. Οι πληροφορίες αυτές οδήγησαν του Έλληνες επιτελείς στο συμπέρασμα ότι οι Τούρκοι ακολουθούν αμυντική τακτική. Επιπλέον, τα αεροπλάνα συνέλεξαν πληροφορίες με τις κινήσεις των εχθρικών δυνάμεων, οι οποίες αξιοποιούνταν και τροποποιούσαν τα επιτελικά σχέδια δράσης σε καθημερινή βάση.

Όμως, οι δυσκολίες του μετώπου ήταν σημαντικές και οι αρχικοί φόβοι των επιτελών της Στρατιάς άρχισαν να επιβεβαιώνονται. Λόγω των άσχημων καιρικών συνθηκών, των μεγάλων γραμμών εφοδιασμού και της κακής κατάστασης αυτών, προέκυψαν σοβαρά προβλήματα σίτισης. Το νερό για άνδρες και ζώα καθώς και τα τρόφιμα, μεταφέρονταν με πολύ αργό ρυθμό, ενώ μεγάλη ποσότητα σάπιζε στις αποθήκες χωρίς να υπάρχει η δυνατότητα μεταφοράς στο μέτωπο. Επιπλέον, οι αρρώστιες και οι πυρετοί μάστιζαν το στράτευμα και προκαλούσαν σημαντικές απώλειες σε ανθρώπινες ζωές και στη συνολική μαχητική ικανότητα.

Κατά την εξέλιξη των επιχειρήσεων, παρατηρήθηκε η σταδιακή και αυξανόμενη εμφάνιση των Τούρκικων αεροπλάνων. Οι επιθετικές τους επιχειρήσεις εντάθηκαν, με χαρακτηριστικά παραδείγματα τις 12 και 16 Αυγούστου, όπου Ελληνικά τμήματα δέχθηκαν από αέρος προσβολή με αποτέλεσμα το θάνατο τριών (3) και τραυματισμό δεκαοχτώ (18) στρατιωτών. Τα περιστατικά αυτά αποτελούσαν τις απτές αποδείξεις και αποτελέσματα της συνεχούς ενδυνάμωσης της τούρκικης αεροπορίας<sup>109</sup>.

Ο ελληνικός στρατός ύστερα από σκληρές και αιματηρές μάχες μέχρι τις 22 Αυγούστου, είχε καταφέρει να διασπάσει την αμυντική τοποθεσία και να καταλάβει τη γραμμή Καρα Νταγ – Κορσακλί- Τσαλ Νταγ - Αρντίζ Νταγ - Καλέ Γκρότο. Τα

<sup>108</sup> Π. Οικονομάκος, *ό. π.*, σ. 58.

<sup>109</sup> ΓΕΑ/ΔΙΑ, *ό. π.*, τ. 2, σ. 166-168.

προβλήματα ανεφοδιασμού, η τεράστια απόσταση του μετώπου με τις αρχικές βάσεις, αλλά και η συνεχής και σθεναρή αντίσταση του αντιπάλου, προκάλεσαν εκτός από την πτώση του ηθικού των στρατιωτών και την ανησυχία της Στρατιάς. Έτσι στις 22 Αυγούστου, η Στρατιά συνέταξε λεπτομερή αναφορά της κατάστασης, αντιπαραθέτοντας την ελληνική και τουρκική δύναμη, την οποία απέστειλε στην Ελληνική κυβέρνηση, ζητώντας να λάβει το συντομότερο απόφαση πριν να ήταν αργά<sup>110</sup>.

Στις 28 Αυγούστου η Στρατιά έλαβε την απάντηση του προέδρου της κυβέρνησης, η οποία τόνιζε ότι η προσφυγή της Ελλάδας προς τον Κεμάλ ή τους Συμμάχους, θα έδινε την εντύπωση της ήττας, ενώ ταυτόχρονα άφηνε στην κρίση της Στρατιάς την απόφαση για τη συνέχιση ή μη των επιχειρήσεων. Καθόριζε όμως, ότι σε περίπτωση διακοπής αυτών, επιβαλλόταν η κατοχή όσο το δυνατόν μεγαλύτερης εδαφικής έκτασης, ώστε να αποτελεί μέσο πίεσης του αντίπαλου. Η Στρατιά είχε ήδη πάρει την απόφαση να διακόψει τις επιχειρήσεις και ενημέρωσε τα Σώματα Στρατού να εγκατασταθούν σε αμυντική γραμμή δυτικά του Σαγγάριου.

Όσο οι Ελληνικές δυνάμεις υποχωρούσαν δυτικά του Σαγγάριου, η τουρκική στρατιά διατηρούσε τον όγκο των δυνάμεων της ανατολικά του ποταμού και συνέχιζε να ανεφοδιάζεται και να ανασυγκροτείται με ταχύς ρυθμούς. Πρόθεση του τουρκικού στρατού ήταν να απομονώσει τις ελληνικές δυνάμεις, να καταλάβει το Αφιόν Καραχισάρ και να αποκόψει τις συγκοινωνίες προς τη Σμύρνη.

Η Στρατιά Μικράς Ασίας πληροφορήθηκε εγκαίρως τις κινήσεις των τουρκικών δυνάμεων, χάρη στις πτήσεις τακτικής αναγνώρισης της Ναυτικής Αεροπορίας και ενίσχυσε το νότιο συγκρότημα Μεραρχιών για την προάσπιση του Αφιόν Καραχισάρ, κάτι που μετά από αιματηρό αγώνα επετεύχθη. Τελικά οι ελληνικές δυνάμεις συμπύχθηκαν και εγκαταστάθηκαν στη γραμμή Μαϊάνδρος ποταμός - Αφιόν Καραχισάρ - Σεϊντή Γαζή - Εσκή Σεχίρ - Κίος - Νικομήδεια, όπου και παρέμειναν μέχρι τον Αύγουστο του 1922, ασχολούμενοι κυρίως με την αμυντική οργάνωση<sup>111</sup>.

Στις 10 Σεπτεμβρίου 1921, λήγει η εκστρατεία προς την Άγκυρα, με τον Ελληνικό στρατό να μετράει περί του 4.000 νεκρούς και 19.000 τραυματίες. Σε αυτό

<sup>110</sup> ΓΕΣ/ΥΠΠΑ, ό. π., σ. 341-342.

<sup>111</sup> ΓΕΣ/ΥΠΠΑ, ό. π., σ. 372.

το διάστημα πέτυχε μόνο νίκες, επιδεικνύοντας παραδειγματική μαχητικότητα, πειθαρχία και ηρωισμό. Ωστόσο, δεν κατάφερε να εκπληρώσει τον κρίσιμο στρατηγικό στόχο, την κατάληψη της Άγκυρας και τη συντριβή του Κεμαλισμού. Πλέον, όλοι συνειδητοποίησαν ότι λύση στο Μικρασιατικό πρόβλημα μπορούσε να δώσει μόνο η διπλωματία με τη μεσολάβηση των Συμμάχων. Η λύση έπρεπε να είναι άμεση, καθώς το μεγάλο κόστος του πολέμου απειλούσε τη χώρα με οικονομική χρεωκοπία<sup>112</sup>.

#### **4.7. Η κατάσταση των Αεροπορικών δυνάμεων μέχρι τον Αύγουστο του 1922**

Μετά το τέλος των επιχειρήσεων οι Αεροπορικές Μοίρες επέστρεψαν στις αρχικές θέσεις τους. Η Β΄ Μοίρα επέστρεψε στο Εσκή Σεχίρ και ακολουθεί η Γ΄ Μοίρα το πρώτο δεκαήμερο του Σεπτεμβρίου. Η Δ΄ Μοίρα βρισκόταν στο Ουσάκ, με ένα μικρό πυρήνα προσωπικού και δύο (2) αεροπλάνα, καθώς το υπόλοιπο προσωπικό και μέσα είχαν διατεθεί στη Β΄ Μοίρα. Η Ναυτική Μοίρα με έδρα τη Σμύρνη, εξακολουθούσε να διατηρεί τα Προκεχωρημένα Σμήνη στο Ουσάκ και στο Αφιόν Καραχισάρ.

Στα τέλη Οκτωβρίου, νέοι χειριστές από το Τατόι, προστέθηκαν στο υπάρχον προσωπικό της Ναυτικής Αεροπορικής Μοίρας Σμύρνης, που μόλις είχαν τελειώσει την εκπαίδευσή τους, αντικαθιστώντας τους παλιούς, στους οποίους δόθηκε η ευκαιρία να ξεκουραστούν για λίγο στη Σμύρνη.

Το Νοέμβριο του 1921, η Στρατιά προχώρησε σε αναδιάταξη των δυνάμεών της και κατά το χρονικό αυτό διάστημα της μετακίνησης των στρατιωτικών μονάδων, το πτητικό έργο συνεχίστηκε αδιάκοπα, είτε με αναγνωρίσεις και μεταφορά διαταγών, είτε με βομβαρδισμούς. Ωστόσο, ο άσχημος φθινοπωρινός καιρός υπήρξε ανασταλτικός παράγοντας για πολλές πτήσεις, καθώς τα αεροπλάνα της εποχής εκείνης υπόκεινται σε αρκετούς περιορισμούς. Το ίδιο ισχύει και για το βαρύ χειμώνα που ξεκίνησε τον Δεκέμβριο του 1921, που μαζί με την αναστολή των εχθρικών επιθετικών ενεργειών συντέλεσαν στην εκτέλεση ελάχιστων πτήσεων<sup>113</sup>.

Το 1921 υπήρξε έτος ορόσημο για την Αεροπορία, γεμάτο με πολεμικές αποστολές, εκατοντάδες ώρες στον αέρα, πλήθος επιτυχημένων αποστολών,

<sup>112</sup> ΓΕΣ/ΔΙΑ, ό. π., τ. 2, σ. 185.

<sup>113</sup> ΓΕΑ/ΔΙΑ, ό. π., τ. 2, σ. 189-196.

απίστευτη καταπόνηση του προσωπικού αλλά και των ιπτάμενων μέσων, με την ελληνική Αεροπορία να παραμένει κυρίαρχη στον αέρα της Μικράς Ασίας. Αν και η εχθρική αεροπορία είχε αρχίσει δειλά να κάνει την εμφάνισή της και κατά το δεύτερο μισό του έτους πιο αισθητή την παρουσία της, οι Έλληνες αεροπόροι είχαν ακόμα τον έλεγχο του εναέριου χώρου.

Οι πρώτοι μήνες του 1922 βρήκε το Ελληνικό στράτευμα με πάρα πολλά προβλήματα, τα οποία οφείλονταν στις μακροχρόνιες πολεμικές συγκρούσεις των προηγούμενων ετών και στην άσχημη οικονομική κατάσταση του ελληνικού κράτους. Η ελληνική Πολεμική Αεροπορία, λόγω ακριβώς αυτών των μεγάλων σε διάρκεια πολεμικών επιχειρήσεων, είχε υποστεί μεγάλες φθορές και απώλειες τόσο στο προσωπικό της, όσο και στα ιπτάμενα μέσα και υλικά που διέθετε. Σε αυτά πρέπει να συνυπολογιστεί η κόπωση και η παλαιότητα του υλικού, κάνοντας την επικρατούσα κατάσταση ακόμα πιο δύσκολη. Τα αεροσκάφη παρουσίαζαν συχνά βλάβες που οδηγούσαν στη διακοπή της πτήσης και την επιστροφή στη βάση, με αποτέλεσμα η ανεκτέλεστη αποστολή έπρεπε να επαναληφθεί με άλλο αεροπλάνο. Συνεπώς, τα ιπτάμενα πληρώματα και το τεχνικό προσωπικό ήταν απασχολημένα συνεχώς, με ελάχιστο χρόνο ανάπαυσης. Παρόλα αυτά, η Αεροπορία συνέχισε το έργο της και το 1922 με την ίδια ζέση και σθένος.

Απεναντίας, η εικόνα της Τούρκικης αεροπορίας ήταν αρκετά διαφορετική, καθώς βελτιώνονταν και αναβαθμιζόνταν συνεχώς. Από τις αρχές του 1922, άρχισε να ενισχύεται με αεροπορικό υλικό από Δυνάμεις με τις οποίες είχε συνάψει ξεχωριστές συμφωνίες και συνθήκες. Πιο συγκεκριμένα, μετά την υπογραφή του γάλλο-κεμαλικού σύμφωνου, γνωστό ως Συμφωνία Franklin-Bouillon, ο στρατός του Κεμάλ εφοδιάστηκε πλέον και επίσημα με πολεμικό υλικό από τη Γαλλία, το οποίο περιλάμβανε 10.000 τυφέκια Μάουζερ, 2.000 άλογα και είκοσι (20) αεροπλάνα με τα ανάλογα ανταλλακτικά. Επιπλέον, η Τούρκικη αεροπορία παρέλαβε δέκα (10) αεροπλάνα από την Ιταλία, μέσω Αττάλειας, μετά την υπογραφή αντίστοιχης πολιτικο-οικονομικής συμφωνίας, ενώ μέχρι τη μεγάλη επίθεση του Αυγούστου 1922 είχε στην κατοχή της πενήντα (50) συνολικά αεροπλάνα, διαφόρων τύπων.

Με το ανωτέρω υλικό, η αντίπαλη αεροπορία ενισχύθηκε σημαντικά κατά την τελευταία φάση των επιχειρήσεων, με συνέπεια να εμφανίσει δυναμική παρουσία στο μέτωπο εμποδίζοντας σε κάποιες περιπτώσεις, τα Ελληνικά αεροπλάνα να

ίπτανται ακόμα και πάνω από τις δικές τους φίλιες γραμμές<sup>114</sup>. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η 7<sup>η</sup> Μαρτίου, όπου δύο (2) αεροσκάφη Breguet της Γ' Μοίρας κατεδίωξαν εχθρικά αεροσκάφη που πετούσαν πάνω από τις ελληνικές γραμμές, χωρίς αποτέλεσμα αφού αυτά ανέπτυξαν μεγαλύτερη ταχύτητα σε σχέση με τα ελληνικά και χάθηκαν από τον οπτικό ορίζοντα των Ελλήνων πιλότων. Ήταν ένα άλλο από δείγμα ότι η τουρκική αεροπορία είχε εξοπλιστεί με σύγχρονα αεροσκάφη.

Υπό την πίεση των εντεινόμενων επιθετικών ενεργειών της Τούρκικης αεροπορίας και της ποιοτικής ανωτερότητας των ιπτάμενων μέσων, η Στρατιά διέταξε την αναστολή των βομβαρδισμών εχθρικών θέσεων ώστε να μη προκαλεί την αντίστοιχη εχθρική δράση. Η ανωτέρω απόφαση δημιούργησε ιδιαίτερα άσχημες επιπτώσεις στο ηθικό των Ελλήνων αεροπόρων, καθώς ήταν η έμμεση αποδοχή της νέας κατάστασης που είχε δημιουργηθεί στους αιθέρες της Μικράς Ασίας. Πλέον, οι Ελληνικές αεροπορικές δυνάμεις έχουν χάσει την αεροπορική υπεροχή στο μέτωπο και ο αγώνας τους γίνεται όλο και πιο δύσκολος έναντι στη σύγχρονη και πιο δυνατή Τούρκικη αεροπορία<sup>115</sup>.

Παραμονές των πολεμικών ενεργειών του Αυγούστου του 1922, η Στρατιωτική Αεροπορία διέθετε πενήντα πέντε (55) αεροπλάνα διαφόρων τύπου. Από αυτά, τα σαράντα περίπου ήταν αναγνωριστικά κατανεμημένα στις τέσσερις Μοίρες και τα υπόλοιπα δέκα πέντε (15) καταδιωκτικά. Το σύνολο των εν ενεργεία αεροπλάνων όλων των Μοιρών δεν υπερέβαινε τα εικοσιπέντε (25) με τριάντα (30), καθώς τα υπόλοιπα ήταν υπό επισκευή. Τα καταδιωκτικά αεροπλάνα ήταν κατανεμημένα σε τρεις ομάδες διώξεως στο Αφιόν Καραχισάρ, Καζλή Γκιόλ Χαμάμ (Ισχανιέ) και Σεϊντή Γαζή.

Σε αυτά θα πρέπει να προστεθούν και τα δέκα (10) περίπου αεροπλάνα του Ναυτικού Αεροπορικού Σμήνους, από τα οποία τα μισά ήταν στο Ουσάκ και τα άλλα είχαν μεταφερθεί στη Σμύρνη, από τα τέλη Ιουλίου 1922, γεγονός που επέφερε σημαντική μείωση της δράσης τους και μάλιστα στην πιο κρίσιμη στιγμή της Εκστρατείας. Συνεπώς, το μεγαλύτερο βάρος των επιχειρήσεων το ανέλαβε η Στρατιωτική Αεροπορία<sup>116</sup>.

<sup>114</sup> ΓΕΑ/ΔΙΑ, ό. π., τ. 2, σ. 187.

<sup>115</sup> ΓΕΑ/ΔΙΑ, ό. π., τ. 2, σ. 205.

<sup>116</sup> ΓΕΑ/ΔΙΑ, ό. π., τ. 2, σ. 208.



#### 4.8. Η κατάληψη της Κωνσταντινούπολης

Το χρονικό διάστημα που ακολούθησε μετά το τέλος των επιχειρήσεων του θέρους του 1921, χαρακτηρίστηκε από τις έντονες διπλωματικές και πολιτικές ζυμώσεις. Η άσχημη κατάσταση της Ελληνικής οικονομίας και οι τεράστιες ελλείψεις σε προσωπικό και μέσα του στρατεύματος της Μικράς Ασίας, πίεζε την Ελληνική κυβέρνηση για άμεση λύση του Μικρασιατικού Ζητήματος, καθώς ο κίνδυνος κατάρρευσης του Μετώπου ήταν ορατός.

Όμως, η στάση των Συμμάχων ως προς τις Ελληνικές θέσεις και συμφέροντα έχει αλλάξει αισθητά. Το αποτέλεσμα των επιχειρήσεων του Ελληνικού στρατού και η μη δυνατότητα συντριβής των κεμαλικών δυνάμεων, κλόνισε την εμπιστοσύνη των Βρετανών, οι οποίοι πλέον διαφοροποιούν την πολιτική τους, κάτι που είχαν ήδη κάνει οι Γάλλοι και οι Ιταλοί.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα της επίσημης μεταστροφής της γαλλικής εξωτερικής πολιτικής αποτελεί η υπογραφή του γάλλο-τουρκικού συμφώνου στις 7 Οκτωβρίου 1921, γνωστό ως Συμφωνία Franklin-Bouillon. Το Σύμφωνο της Άγκυρας έβαζε τέλος στην εμπόλεμη κατάσταση ανάμεσα στα δύο μέρη και ρύθμιζε τις λεπτομέρειες της οριστικής αποχώρησης του γαλλικού στρατού από την Κιλικία. Το Σύμφωνο δεν έκανε καμία αναφορά στη σουλτανική κυβέρνηση, αναγνωρίζοντας με αυτόν τον τρόπο την κυβέρνηση του Κεμάλ ως τη μόνη κυβέρνηση της Τουρκίας.

Για την Ελλάδα το Σύμφωνο αυτό επιβεβαίωνε τη διπλωματική της απομόνωση που δεν μπορούσε να ελπίζει παρά στην περιορισμένη αγγλική υποστήριξη. Παράλληλα, στο στρατιωτικό τομέα η αποχώρηση των Γάλλων από την Κιλικία, έδωσε τη δυνατότητα στον Κεμάλ να συγκεντρώσει τις δυνάμεις του στο ελληνικό μέτωπο<sup>117</sup>.

Στο ίδιο στρατηγικό πλαίσιο, στις 18 Μαρτίου 1922, υπογράφεται συμφωνία μεταξύ Ιταλών και κεμαλικών εκπροσώπων, η οποία κατοχύρωνε την προνομιακή εκμετάλλευση από ιταλικές επιχειρήσεις στην ευρύτερη περιοχή της Ανατολίας, καθώς και τη διπλωματική υποστήριξη σε όλες τις αξιώσεις της Οθωμανικής αντιπροσωπείας.

---

<sup>117</sup> *ΙΕΕ*, τ. 15 (1975), σ. 187-188.

Οι ανωτέρω συμφωνίες αποδεικνύουν εμπράκτως τη ρήξη μεταξύ των Συμμάχων, καθώς παραβίαζαν τη θεμελιακή αρχή ότι κανείς δεν είχε το δικαίωμα να συνάψει χωριστά ειρήνη με εχθρικό κράτος, ενώ ταυτόχρονα διατάραζαν τις άγγλο-γαλλικές σχέσεις.

Το Μάρτιο του 1922, συγκαλείται η Διασυμμαχική Συνδιάσκεψη των Παρισίων, κατά την οποία οι Σύμμαχοι επέδωσαν στους εμπόλεμους διακοίνωση για σύναψη ανακωχής έως την κατάρτιση και υπογραφή της νέας και τροποποιημένης Συνθήκη Ειρήνης, αντικαθιστώντας τη Συνθήκη των Σεβρών. Οι όροι για την Αθήνα ήταν δυσμενέστατοι, καθώς προέβλεπαν την αποχώρηση των Ελληνικών στρατευμάτων από ολόκληρη την Ανατολία και την Ανατολική Θράκη, όπου η συνοριακή γραμμή θα ήταν αυτή Αίνου-Μηδείας. Επιπλέον, προβλεπόταν μόνο σε θεωρητικό επίπεδο η εγγύηση των δικαιωμάτων των χριστιανών, κάτι που πρακτικά σήμαινε ότι θα παρέμεναν στη διακριτική ευχέρεια των Τούρκων. Είναι πλέον εμφανές, ότι η τύχη των Ελληνικών κτήσεων σε διπλωματικό κριτήριο έχει κριθεί και οι περιοχές οι οποίες ήταν υπό Ελληνική κυριαρχία, θα παραχωρούνταν στις κεμαλικές δυνάμεις.

Υπό αυτές τις συνθήκες, η Ελληνική κυβέρνηση και έχοντας ως κύριο σκοπό την άσκηση πίεση στους Συμμάχους, αποφάσισε να προχωρήσει στην ανάληψη ενός ιδιαίτερα τολμηρού σχέδιο, στην κατάληψη της Κωνσταντινούπολης. Το σχέδιο αυτό, θα επέτρεπε αρχικά τη σύμπτυξη του στρατού στα όρια της Συνθήκης των Σεβρών και αφετέρου με την κατάληψη του ιστορικού συμβόλου ισχύος των Οθωμανών, θα ασκούσε σημαντική πίεση στους τούρκους εθνικιστές, εξαναγκάζοντας τους σε συμβιβασμό<sup>118</sup>.

Για την εκτέλεση των νέων στρατιωτικών επιχειρήσεων, μεταφέρθηκαν από τη Σμύρνη στην Αν. Θράκη, τρία (3) συντάγματα και δύο (2) τάγματα πεζικού, τα οποία με τις δυνάμεις που προϋπήρχαν συγκρότησαν το Δ' Σ.Σ. Η απόφαση αυτή της Ελληνικής κυβέρνησης βρήκε την άμεση και σθεναρή αντίδραση των Συμμάχων, οι οποίοι απείλησαν με στρατιωτική απόκρουση της όποιας επιθετικής ενέργειας. Τελικά, η ελληνική απόπειρα αντιπερισπασμού προκάλεσε την αποδυνάμωση του Μικρασιατικού μετώπου, λόγω μετακίνησης στρατιωτικών μονάδων προς την

---

<sup>118</sup> ΓΕΑ/ΔΙΑ, ό. π., τ. 2, σ. 198-200.

Κωνσταντινούπολη, την αντίδραση των Συμμάχων και επίστευσε την τελική κεμαλική προέλαση προς τα δυτικά.

#### 4.9. Η κατάρρευση του Μετώπου και το τέλος της Εκστρατείας

Από την 1η Αυγούστου υπήρχαν πληροφορίες από Τούρκους που είχαν αυτομολήσει, όσο και από αεροπορικές αναγνωρίσεις που εκτελούνταν καθημερινά, ότι οι Τούρκοι συγκέντρωναν δυνάμεις νότια του ποταμού Ακάρ. Επιπλέον, η συνεχώς αυξανόμενη εχθρική αεροπορική δραστηριότητα άνωθεν των Ελληνικών τμημάτων, ανάγκασε τη Στρατιά να εκδώσει διαταγή, με την οποία δημιουργήθηκαν αεροπορικά αποσπάσματα διώξεως, ενώ υποχρέωνε τα Σώματα Στρατού να εγκαταστήσουν τηλεφωνικό δίκτυο μεταξύ των αεροπορικών αποσπασμάτων και των προκεχωρημένων παρατηρητηρίων. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνονταν η δυνατόν πιο έγκαιρη προειδοποίηση για την άμεση απογείωση των Ελληνικών καταδιωκτικών αεροσκαφών<sup>119</sup>.

Στις 8 Αυγούστου, κατά τη διάρκεια πτήσης αναγνώρισης οι Ανθυπολοχαγοί Μίχος και Δημητριάδης της Β' Μοίρας δέχτηκαν αιφνιδιαστική επίθεση με πυρά από εχθρικό αεροσκάφος, αλλά τελικά ο παρατηρητής κατόρθωσε να καταρρίψει το εχθρικό αεροπλάνο, βάλλοντας με το πολυβόλο και επιφέροντας συντριπτικό πλήγμα στο τουρκικό αεροπλάνο, με αποτέλεσμα αυτό να πέσει σε περιδίνηση και να προσκρούσει στο έδαφος. Η ολοένα και πιο ενεργή εχθρική αεροπορία συνέχιζε το έργο της, με αποτέλεσμα οι αερομαχίες πλέον να είναι σχεδόν καθημερινές<sup>120</sup>.

Οι αεροπορικές αναγνωρίσεις της 9ης και 10ης Αυγούστου σημείωναν αύξηση των τουρκικών καταυλισμών νοτίως του ποταμού Ακάρ και μεγάλη κίνηση φαλάγγων με φορτηγά αυτοκίνητα. Το ίδιο ανέφεραν και οι δύο αεροπορικές αναγνωρίσεις της επόμενης ημέρας, αναφέροντας κίνηση πενήντα φορτηγών αυτοκινήτων, σημαντικός αριθμός για τον αντίπαλο στρατό, ο οποίος μέχρι τότε δεν είχε τέτοια μεταφορικά μέσα. Η προώθηση εχθρικών τμημάτων προς των ελληνικών γραμμών νοτίως του Αφίων Καραχισάρ, επιβεβαιώθηκε και από τις αναφορές των παρατηρητών της 12ης Αυγούστου, ενώ κατά τη διάρκεια μιας εξ αυτών ο λοχαγός Κολιαλέξης (διοικητής της Δ' Μοίρας) δέχτηκε επίθεση από εχθρικό αεροσκάφος

---

<sup>119</sup> ΓΕΣ/ΔΙΣ, ό. π., σ. 445.

<sup>120</sup> ΓΕΑ/ΔΙΑ, ό. π., τ. 2, σ. 223.

καταδιωκτικού τύπου, αλλά κατάφερε να το αποφύγει και να προσγειωθεί ασφαλώς στο Αφιόν Καραχισάρ. Η εμφάνιση, για πρώτη φορά από την αρχή της Μικρασιατικής εκστρατείας τουρκικού καταδιωκτικού αεροσκάφους, επιβεβαίωσε τις πληροφορίες ότι η αντίπαλη αεροπορία είχε προμηθευτεί καταδιωκτικά αεροπλάνα και κατέδειξε ότι η τουρκική επίθεση ήταν θέμα ολίγων ημερών.

Παρά τις ανωτέρω σημαντικές ενδείξεις ο Αρχιστράτηγος Χατζανέστης, δε δέχτηκε τις εισηγήσεις του επιτελείου για αναδιάταξη των δυνάμεων, καθώς ήταν πεπεισμένος για την αδυναμία του εχθρού να εκδηλώσει επιθετική ενέργεια. Επιπλέον, κατεχόταν από την έμμονη ιδέα της κατάληψης της Κωνσταντινούπολης, οργανώνοντας τη σχετική επιχείρηση και παρά τη ματαίωσή της, αρνούσαν την επιστροφή των δυνάμεων στο μέτωπο της Μικράς Ασίας<sup>121</sup>.

Στις 13 Αυγούστου εκδηλώθηκε η αναμενόμενη τουρκική επίθεση στις θέσεις Αφιόν Καραχισάρ και Τουλού Μπουνάρ. Ο Κεμάλ είχε καταφέρει να συγκεντρώσει περίπου 120.000 άνδρες και πάνω από 300 πολυβόλα. Μέσα σε μια ημέρα τα στρατεύματα του, σε συνδυασμό με τους σφοδρούς βομβαρδισμούς εναντίον των ελληνικών θέσεων από το τουρκικό πυροβολικό, πέτυχαν να διασπάσουν την ελληνική αμυντική γραμμή. Οι δυνάμεις του Γ' Σώματος Στρατού έλαβαν την κατάλληλη διάταξη για απόκρουση τυχόν εχθρική επίθεση και διέταξε τη Γ' Μοίρα να εκτελέσει αποστολές αναγνώρισης στην ακτίνα δράσης της.

Μετά από αιματηρές μάχες, το μέτωπο διασπάστηκε και τα Α' και Β' Σώματα Στρατού άρχισαν να υποχωρούν. Κατά την υποχώρηση διασπάστηκαν περεταιίρω και μικρό μόνο μέρος κατάφερε να φτάσει στο Ουσάκ, ενώ το μεγαλύτερο μέρος αιχμαλωτίστηκε. Μετά την εξέλιξη αυτή, αποφασίστηκε η εκκένωση της Μικράς Ασίας και όσες δυνάμεις διασώθηκαν από την περιοχή του Αφιόν Καραχισάρ μεταφέρθηκαν από το Τσεσμέ σε Χίο και Μυτιλήνη, ενώ το Γ' Σώμα Στρατού μεταφέρθηκε στη Ραιδεστό.

Παράλληλα άρχισε και η «μεταστάθμευση» των ελληνικών αεροπλάνων, με τη Β' Μοίρα να εγκαταλείπει το αεροδρόμιο στο Αφιόν Καραχισάρ στις 14 Αυγούστου και το σύνολο των αεροσκαφών να προσγειώνεται στο Ουσάκ. Την ίδια ημέρα τα αεροπλάνα της Δ' Μοίρας αποχωρούσαν από το Αφιόν με κατεύθυνση το Εσκή Σεχίρ και εντάχθηκαν στη δύναμη της Γ' Μοίρας. Μέχρι της 18 Αυγούστου τα

---

<sup>121</sup> *ΙΕΕ*, τ. 15 (1975), σ. 206.

αεροπλάνα της Στρατιωτικής και Ναυτικής αεροπορίας εκτελούσαν αποστολές αναγνώρισης από το Ουσάκ, με σκοπό την ιχνηλάτηση των προθέσεων του εχθρού.

Ιδιαίτερης μνείας χρήζουν οι αποστολές για την ανεύρεση της Ανεξάρτητης Μεραρχίας, η οποία στις 16 Αυγούστου διατάχθηκε να ενωθεί με τα Α΄ και Β΄ Σώματα Στρατού. Για να το κατορθώσει αυτό θα έπρεπε να αλλάξει πορεία και να συνεχίσει προς το Ουσάκ μέσω Τσεντίζ. Στις 17 Αυγούστου έφτασε στο σιδηροδρομικό σταθμό του Τσερκουλάρ και ήρθε σε επαφή, μέσω ασυρμάτου, με το Γ΄ Σώμα Στρατού το οποίο όμως δεν γνώριζε τις κινήσεις των δύο άλλων Σωμάτων. Στη συνέχεια, με την υποχώρηση του Γ΄ Σώματος χάθηκε κάθε επικοινωνία με τα φίλια τμήματα, αφού κατά την υποχώρηση οι ελληνικές δυνάμεις είχαν καταστρέψει τις τηλεγραφικές επικοινωνίες και η επαφή μέσω ασυρμάτου δεν κατέστη δυνατή. Η Μεραρχία περιήλθε σε αδιέξοδο, βαδίζοντας σε άγνωστο και εχθρικό έδαφος. Στις 20 Αυγούστου ο Λοχαγός Ξηρός Γεώργιος ως παρατηρητής και ο Ανθυπολοχαγός Λουκίδης εκτέλεσαν πτήση και έφτασαν άνωθεν της Μεραρχίας, ενημερώνοντάς την για την τακτική κατάσταση του μετώπου. Η πτήση αυτή υπήρξε σωτήρια για τη συγκεκριμένη Μεραρχία, καθώς χωρίς πληροφορίες και χωρίς επαφή με κανένα φίλιο τμήμα έβαινε προς την βέβαια καταστροφή ή αιχμαλωσία<sup>122</sup>.

Στις 19 Αυγούστου, οι αεροπορικές δυνάμεις υποχώρησαν ακόμα δυτικότερα και επέστρεψαν στο Καζαμίρ της Σμύρνης, ενώ η Γ΄ Μοίρα την ίδια ημέρα μετακινήθηκε στην Προύσα υπαγόμενη στο Γ΄ Σώμα Στρατού. Κατά την υποχώρηση των ελληνικών δυνάμεων, τα ιπτάμενα πληρώματα συνέχιζαν να συνδράμουν από αέρος τις προσπάθειες των μαχόμενων τμημάτων κάτω από αντίξοες συνθήκες, προσφέροντας πολύτιμες πληροφορίες για τη γενική κατάσταση του θεάτρου επιχειρήσεων στα οικεία σώματα.

Οι εικόνες που κατέγραφαν τα Ελληνικά πληρώματα ήταν τραγικές και αποτύπωναν την τεράστια καταστροφή. Πλέον, η Μικρά Ασία είχε παραδοθεί στις φλόγες, ενώ ο Ελληνικό στρατός ο οποίος υποχωρούσε χωρίς συντονισμό, ήταν ανίκανος να αντιμετωπίσει την κατάσταση. Μέχρι την τελευταία ημέρα πριν την αναχώρηση των αεροσκαφών από τη Μικρά Ασία, οι αποστολές συνεχίζονταν με αμείωτο ρυθμό. Στις 24 Αυγούστου ο Διοικητής του αεροδρομίου Καζαμίρ Λοχαγός

---

<sup>122</sup> ΓΕΑ/ΔΙΑ, ό. π., τ. 2, σ. 236-237.

Οικονομάκος εισηγήθηκε την αναχώρηση των αεροσκαφών για τη Χίο και τη Μυτιλήνη, καθώς ο κίνδυνος να περιέλθουν στα χέρια του εχθρού ήταν μεγάλος<sup>123</sup>.

Κατά συνέπεια, στις 26 Αυγούστου αναχώρησαν για τα αεροδρόμια Τατοΐου και Καλλονής της Μυτιλήνης το σύνολο των αεροσκαφών της Ναυτικής και Στρατιωτικής αεροπορίας, πλην τριών (3), τα οποία παρέμειναν για τυχόν εκτέλεση αποστολής αναγνώρισης. Τα συγκεκριμένα αεροπλάνα με τα αντίστοιχα πληρώματα, παρέμειναν χωρίς καμία διαταγή δράσης, μέχρι τη στιγμή που το αεροδρόμιο δέχτηκε τη σφοδρή επίθεση του Τούρκικου πυροβολικού. Τότε ο Διοικητής Λοχαγός Οικονομάκος, διέταξε να πυρποληθούν οι εγκαταστάσεις, ενώ τα αεροπλάνα απογειώνονταν για τη Μυτιλήνη υπό τα πυρά των εχθρικών δυνάμεων<sup>124</sup>.

Από το αεροδρόμιο της Καλλονής τα αεροπλάνα συνέχισαν να εκτελούν αποστολές μέχρι τη Σμύρνη και το λιμάνι του Τσεσμέ, από όπου αναχώρησαν και τα τελευταία Ελληνικά τμήματα. Στις 27 Αυγούστου άρχισε η μεταφορά της Γ΄ Μοίρας από την Προύσα, αρχικά στην Πάνορμο και στις 3 Σεπτεμβρίου στην Αλεξανδρούπολη, ενώ την ίδια διαδρομή (από την Προύσα) ακολούθησε και η Δ΄ Μοίρα. Στη συνέχεια όλη η Στρατιωτική Αεροπορία, συμπεριλαμβανομένης και της Α΄ Μοίρας, συγκεντρώθηκε στην Αλεξανδρούπολη, με διοικητή τον ταγματάρχη Χατζηζαφειρίου, για τις σχεδιαζόμενες επιχειρήσεις προς την Κωνσταντινούπολη, που όπως έχει ήδη αναφερθεί δεν πραγματοποιήθηκαν.

Στις 5 Σεπτεμβρίου το σύνολο των Ελληνικών στρατευμάτων είχαν αποχωρήσει από τη Μικρά Ασία. Οι Χερσαίες και Αεροπορικές δυνάμεις, ύστερα από ένα τετραετή σκληρό αγώνα και νικηφόρες μάχες, εγκατέλειψαν ένα μέτωπο έκτασης 700χλμ. και επέστρεψαν στα πάτρια εδάφη, εγκαταλείποντας τα όνειρά τους, το όραμα της «Μεγάλης Ιδέας», και τις υποσχέσεις της πολιτικής ηγεσίας, οι οποίες τους κατεύθυναν σε αυτόν τον ιερό και ηρωικό αγώνα.

Τα πληρώματα της Στρατιωτικής και Ναυτικής Αεροπορίας, λιγοστοί στον αριθμό, καθώς τα ίδια ονόματα επαναλαμβάνονται συνεχώς στα βιβλία και τα ημερολόγια πτήσεων των Μοιρών, εκτέλεσαν με πίστη και αφοσίωση το καθήκον τους, προσφέροντας πολύτιμες υπηρεσίες στα μαχόμενα χερσαία τμήματα. Η Αεροπορία θρήνησε οκτώ (8) νεκρούς στη Μικρά Ασία, ενώ την ίδια περίοδο άλλοι

<sup>123</sup> Π. Οικονομάκος, *ό. π.*, σ. 85.

<sup>124</sup> ΓΕΑ/ΔΙΑ, *ό. π.*, τ. 2, σ. 246.

δεκαπέντε (15) σκοτώθηκαν στην Ελληνική επικράτεια σε αποστολές εκπαίδευσης και συντήρησης<sup>125</sup>.

Στις 10 Σεπτεμβρίου, ο Κεμάλ εισήλθε στην Σμύρνη με αυτοκινητοπομπή ως ο μεγάλος νικητής και τις επόμενες μέρες η πόλη παραδόθηκε στο έλεος της καταστροφικής φωτιάς. Οι απώλειες κατά τους σαράντα μήνες που διήρκεσε η εκστρατεία ήταν τρομακτικές για τον στρατό: 24.250 νεκροί, 18.095 αγνοούμενοι και 48.880 τραυματίες .

---

<sup>125</sup> ΓΕΑ/ΔΙΑ, ό. π., τ. 2, παράρτημα Γ'.

## Ε΄ Κεφάλαιο

### Η αποτίμηση του Αεροπορικού έργου στο Μικρασιατικό Μέτωπο

#### 5.1. Οι αντιξοότητες των Αεροπορικών Επιχειρήσεων στη Μικρά Ασία

Για να αποτιμηθεί ορθά και αντικειμενικά το έργο της Ελληνικής Αεροπορίας και η συμβολή της στις επιχειρήσεις του Μικρασιατικού Μετώπου, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι συνθήκες που επικρατούσαν στο μέτωπο, το τεχνολογικό επίπεδο των μέσων της περιόδου εκείνης, καθώς και οι δυσκολίες που αντιμετώπισαν τα πληρώματα σε τακτικό και επιχειρησιακό επίπεδο.

Τα Ελληνικά πληρώματα, κλήθηκαν να επιχειρήσουν σε ένα τελείως διαφορετικό μέτωπο από αυτό που είχαν επιχειρήσει στον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει στο βιβλίο του ο Π. Οικονομάκος, τελευταίος Διοικητής του αεροδρομίου Καζαμίρ, οι αποστολές της Αεροπορίας στο μέτωπο της Μακεδονίας δεν υπερέβαιναν τα 50χλμ σε βάθος από τις γραμμές των φίλιων τμημάτων, όταν στην Μικρά Ασία κατά κανόνα οι αποστολές υπερέβαιναν το βάθος των 100χλμ. Η απουσία υπολογίσιμης εχθρικής αεροπορίας, έδινε τη δυνατότητα στις Ελληνικές Μοίρες να επιχειρούν με μεγαλύτερη άνεση στον εναέριο χώρο της Μ. Ασίας και τη Στρατιά να διατάσει αποστολές σε όλο και μεγαλύτερα βάθη, θέτοντας σε κίνδυνο την ασφάλεια των πληρωμάτων και των μέσων σε τυχόν μηχανική βλάβη<sup>126</sup>.

Επιπλέον, η μεγάλη απόσταση των αεροδρομίων από το μέτωπο υπήρξε ο σημαντικότερος παράγοντας που επηρέασε αρνητικά την ακρίβεια των πληροφοριών που συλλέγονταν κατά τις αεροπορικές αποστολές. Ο χρόνος που απαιτούταν για να διανύσει την απόσταση αυτή, με τα δεδομένα των ταχυτήτων των αεροπλάνων εκείνης της εποχής, ήταν πάνω από 45 λεπτά περίπου. Αν προστεθεί σε αυτόν το χρόνο, άλλος τόσος για την επιστροφή τους, ο χρόνος παραμονής πάνω από το μέτωπο μειωνόταν δραστικά. Στον χρόνο αυτόν τα πληρώματα έπρεπε να εκτελέσουν εκτός από την τακτική αναγνώριση και βομβαρδισμό/πολυβολισμό, αφού οι αποστολές τους ήταν πολλαπλού ρόλου.

Οι αναγνωρίσεις κάλυπταν όλο το φάσμα του μετώπου. Τα αποτελέσματα θα ήταν σίγουρα καλύτερα, αν κάθε ένα αεροσκάφος έπρεπε να παρακολουθεί τις

---

<sup>126</sup> Π. Οικονομάκος, *ό. π.*, σ. 67.



κινήσεις μιας συγκεκριμένης στρατιωτικής μονάδας, και όχι κάθε αεροσκάφος που απογειώνεται να αναλώνεται σε πολύωρες αναγνωρίσεις που μετά από λίγο θα έκανε πάλι ένα δεύτερο αεροπλάνο. Το γεγονός αυτό αναδεικνύει τον ελλιπή συντονισμό που παρατηρούνταν στο μέτωπο, καθώς το επιτελείο της Στρατιάς δεν είχε κατανοήσει τον ενδεδειγμένο τρόπο δράσης της Αεροπορίας και τις πραγματικές δυνατότητες των αεροσκαφών, όπως για παράδειγμα ο βομβαρδισμός της γέφυρας του Εσκή Σεχίρ στις 11 Μαρτίου 1921.

Ένα επιπλέον χαρακτηριστικό που καταγράφεται στο Μικρασιατικό μέτωπο, είναι το γεγονός ότι οι περισσότερες αποστολές διεξάγονταν σε χαμηλότερα ύψη και συνήθως κάτω των 500 μέτρων, σε αντίθεση με τις αντίστοιχες πτήσεις που διεξήχθησαν στο Βαλκανικό μέτωπο. Οι ανωτέρω συνθήκες πτήσεις, βελτίωναν την ποιότητα των φωτογραφιών των ελαττωματικών φωτογραφικών μηχανών, αντιστάθμιζαν την ανυπαρξία σκοπευτικών μηχανισμών και διευκόλυναν την επιτυχή άφηση βομβών με το χέρι. Επιπλέον, οι βολές των εχθρικών πυροβόλων εναντίον των αεροσκαφών, επέβαλλε στους αεροπόρους να πετάνε σε ακόμα χαμηλότερο ύψος πάνω από τις γραμμές του εχθρού, ώστε να μην γίνονται εύκολος στόχος. Ωστόσο, αύξαναν σημαντικά το επίπεδο δυσκολίας των αποστολών, επηρέαζαν αρνητικά την ασφάλεια των πτήσεων και απαιτούσαν ιδιαίτερα υψηλό επαγγελματικό επίπεδο ιπταμένων, προκειμένου να ανταποκριθούν στις αυξημένες απαιτήσεις που είχαν οι χαμηλές πτήσεις σε περιβάλλον υψηλής απειλής<sup>127</sup>.

Είναι προφανές ότι τα Ελληνικά πληρώματα δεν είχαν πρότερη πολεμική εμπειρία ενός τέτοιου ιδιαίτερου μετώπου, καθώς ούτε την κατάλληλη εκπαίδευση. Παρόλα αυτά, κατάφεραν να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις των πολεμικών αποστολών με θεαματικά αποτελέσματα για την εποχή.

Οι Έλληνες αεροπόροι επέδειξαν τεράστια ικανότητα προσαρμογής στις εκάστοτε πρωτόγνωρες συνθήκες και καταστάσεις που έπρεπε να αντιμετωπίσουν. Όμως, ο απαρχαιωμένος αεροπορικός στόλος στέρησε από την Ελληνική αεροπορία την ικανότητα να διατηρήσει αεροπορική υπεροχή και κυριαρχία στους αιθέρους της Μ. Ασίας μέχρι το τέλος της Εκστρατείας. Πιο συγκεκριμένα, ο μικρός αριθμός αεροσκαφών για ένα τόσο μεγάλο σε έκταση μέτωπο, η παλαιότητά τους, η κακή τεχνική διαθεσιμότητα, οι περιορισμένες δυνατότητες, σε άσχημες καιρικές συνθήκες,

---

<sup>127</sup> Π. Οικονομάκος, *ό. π.*, σ. 68.

καθώς και η έλλειψη ασυρμάτων επικοινωνιών ήταν από τα κυριότερα προβλήματα που αντιμετώπισαν οι Έλληνες αεροπόροι.

Η Ελληνική Αεροπορία μεταστάθμευσε στη Μικρά Ασία με αεροσκάφη ήδη απαρχαιωμένα, ενώ τα περισσότερα ήταν μεταχειρισμένα και σε άσχημη κατάσταση. Ιδιαίτερα για τη Στρατιωτική αεροπορία, η τεχνική διαθεσιμότητα ήταν εξαιρετικά χαμηλή, λόγω των συνεχών βλαβών κυρίως του κινητήρα, ενώ σε καθημερινή βάση τα εν ενεργεία αεροπλάνα δεν ξεπερνούσαν τα δέκα (10), αριθμός πολύ χαμηλός για την έκταση του μετώπου. Επιπλέον, το σύνολο των αεροσκαφών χαρακτηρίζονται από την κακή τεχνολογική τους κατάσταση, καθώς λόγω παλαιότητας και κακής μηχανολογικής κατάστασης είχαν ακυρωθεί όλες οι τεχνικές τους προδιαγραφές. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν τα γαλλικά αεροπλάνα Breguet-14, τα οποία κατασκευάζονταν σε δυο παραλλαγές (A2/ B2). Σύμφωνα με τον κατασκευαστή, η πρώτη (A2) είχε τη δυνατότητα μεταφοράς 100kg βομβών, ενώ η δεύτερη (B2), που ήταν προσανατολισμένη στον βομβαρδισμό, 300kg. Όμως στην πραγματικότητα και σύμφωνα με μαρτυρίες αεροπόρων που έλαβαν μέρος στην εκστρατεία της Μ. Ασίας, η δυνατότητα μεταφοράς περιοριζόταν στις βόμβες που μπορούσε να σηκώσει με τα χέρια του ο παρατηρητής στο κάθισμα πίσω από τον πιλότο, καθώς τα ανωτέρω αεροπλάνα δεν είχαν καθόλου φορείς βομβών<sup>128</sup>. Επίσης, συχνά ήταν τα προβλήματα που αντιμετώπιζαν οι αεροπόροι με τις συχνές εμπλοκές των πυροβόλων τους σε κρίσιμες στιγμές και αερομαχίες, οι οποίες τους ανάγκαζαν να διακόπτουν την αποστολή και να επιστρέφουν για προσγείωση. Τα εν λόγω προβλήματα έγιναν πιο έντονα με την πάροδο του χρόνου, λόγω της συσσωρευμένης κόπωσης και λόγω της έλλειψης εξειδικευμένων οπλοργάνων, ενώ η κακή οικονομική κατάσταση της Χώρας δεν επέτρεπε την ανανέωση των οπλικών συστημάτων και αεροσκαφών.

Όσον αφορά τον κύριο ρόλο της αναγνώρισης, δε χρησιμοποιήθηκαν ασύρματοι τηλεγράφοι, όπως κανονικά προβλεπόταν σύμφωνα με το γαλλικό δόγμα στρατιωτικής συνεργασίας. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την ελλιπή και αργή μετάδοση των πληροφοριών στα επιτελεία του Στρατού, καθώς και σημαντικά προβλήματα διευκρίνησης των φίλιων τμημάτων από τα εχθρικά. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί ο βομβαρδισμός τμημάτων του Γ' Σ.Σ. από αεροσκάφος της Δ' Μοίρας, κατά την κατάληψη του Εσκή Σεχίρ, καθώς τα πληρώματα δεν είχαν ενημερωθεί για την προωθημένη θέση των φίλιων στρατευμάτων. Επίσης, η αδυναμία επικοινωνίας

<sup>128</sup> Π. Οικονομάκος, *ό. π.*, σ. 64.

των αεροπορικών και χερσαίων δυνάμεων λόγω έλλειψης ασυρμάτων, περιόρισε την αποτελεσματική δράση του πυροβολικού, καθώς δεν υπήρχε η δυνατότητα επέμβασης των αεροπόρων με σκοπό τη διόρθωση των βολών. Μόλις την άνοιξη του 1921 και αφού είχε προηγηθεί η από λάθους προσβολή φίλιων τμημάτων, τοποθετήθηκαν ασύρματοι σε ορισμένα αεροπλάνα τύπου Breguet, βελτιώνοντας τις επιχειρησιακές τους δυνατότητες και συμβάλλοντας στο αρτιότερο συντονισμό πυρών με το πυροβολικό.

Η Ελληνική Αεροπορία στη Μικρά Ασία πέρα των ανωτέρω προβλημάτων αντιμετώπιζε καταστάσεις που δυσχέραιναν το έργο της και την αποτελεσματικότητά της, οι οποίες είχαν δημιουργηθεί από την οργανωτική δομή της Στρατιάς. Καθ' όλη τη διάρκεια των επιχειρήσεων η Στρατιωτική αεροπορία ήταν εντεταγμένη διοικητικά στα αντίστοιχα Σ.Σ. που υποστήριζε, ενώ η διοίκηση της Ναυτικής παρέμεινε στη Σμύρνη, υπό το Υπουργείο των Ναυτικών. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την ανεπαρκή εκμετάλλευση των διαθέσιμων πόρων στο μέτωπο ανάλογα των αναγκών, αφού δεν υπήρχε κεντρική διοίκηση. Επιπλέον, είχαν αναπτυχθεί αισθήματα αντιπαλότητας μεταξύ των δύο τμημάτων, καθώς και δυσπιστίας για τις ικανότητες των αεροπόρων, με αποτέλεσμα να διενεργούνται πτήσεις από αεροπλάνα του Στρατού με σκοπό να ελέγξουν τα αποτελέσματα προηγούμενων ναυτικών αναγνωρίσεων. Η δυσπιστία αυτή επιτάθηκε μετά τον τυχαίο βομβαρδισμό ελληνικών τμημάτων από ναυτικά αεροσκάφη, όπως έχει αναφερθεί παραπάνω. Είναι χαρακτηριστικό ότι κατά τη διάρκεια των επιχειρήσεων προς τον Σαγγάριο, τα Ναυτικά Σμήνη είχαν αδρανοποιηθεί στο Αφιόν Καραχισάρ, ενώ την παραμονή της μεγάλης επίθεσης του Κεμάλ τον Αύγουστο του 1922, οι Ναυτικοί Αεροπόροι έτυχε να απολαμβάνουν την καλοκαιρινή τους άδεια, που τους είχε χορηγηθεί από το Υπουργείο των Ναυτικών, στο οποίο υπάγονταν διοικητικά.

Στα τέλη της Μικρασιατικής Εκστρατείας και λίγο πριν την εξόρμηση του Τουρκικού στρατού, λαμβάνεται η απόφαση να τεθεί η Ναυτική Αεροπορία υπό τον επιχειρησιακό έλεγχο της Στρατιάς, με σκοπό τον καλύτερο συντονισμό των δύο αεροποριών. Όμως, οι διαθέσεις των αξιωματικών του Στρατού ήταν μάλλον εχθρικές και ήθελαν να την *«καθυποτάξουν και να την υποδουλώσουν»*. Με τη Ναυτική Αεροπορία να αμύνεται, ο Διοικητής της αρνήθηκε να εκτελέσει τις διαταγές της Στρατιάς και να παραδώσει τη Μοίρα στον Διοικητή της Στρατιωτικής Αεροπορίας.

Σε αυτό το κλίμα αδιαλλαξίας και «κλαδικού σωβινισμού», αποδυναμώθηκε η ισχύς του αεροπορικού όπλου, σε μία κρίσιμη στιγμή για την Εκστρατεία<sup>129</sup>.

Την ίδια περίοδο, το έργο των Ελλήνων αεροπόρων έγινε ακόμα πιο δύσκολο εξαιτίας της ενδυνάμωσης της Τούρκικης Αεροπορίας. Ο Κεμάλ κατάφερα τα χρόνια που προηγήθηκαν να μετατρέψει ένα «μπουλούκι» ατάκτων σε οργανωμένο στρατό και τους στρατιώτες του από «φυγάδες» σε «καταδρομείς». Τους τελευταίους μήνες τα απαρχαιωμένα Ελληνικά αεροπλάνα αντιμετώπιζαν τα καινούργια και πιο σύγχρονα Τούρκικα αεροπλάνα, που του είχαν παραχωρήσει ή πουλήσει οι «Σύμμαχοί» μας. Η νέα και αναβαθμισμένη εναέρια απειλή, στέρησε από τις αεροπορικές δυνάμεις το πλεονέκτημα της ελευθερίας δράσης και περιορίσε τη συλλογή πληροφοριών σε μία κρίσιμη περίοδο για την Εκστρατεία.

## 5.2. Η μη ορθή εκμετάλλευση του «ανατέλλοντος» Όπλου

Το μεγαλύτερο πρόβλημα που αντιμετώπισαν οι διοικητές των Αεροπορικών δυνάμεων κατά τη Μικρασιατική Εκστρατεία, υπήρξε η στάση των υψηλόβαθμων αξιωματικών της Στρατιάς. Ο Στρατός, επηρεασμένος από τις μεγάλες επιτυχίες που σημείωνε από τις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, δεν ήθελε να προσέξει και να αναγνωρίσει τις δυνατότητες του νέου Όπλου, το οποίο είχε προσφέρει σημαντικές υπηρεσίες τόσο στο Βαλκανικό, όσο και στο Μικρασιατικό Μέτωπο. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ο Π. Οικονομάκος, *«Το Γενικό Επιτελείο Στρατού ποτέ δεν αγκάλιασε την Αεροπορία, καθώς πίστευε ότι σε πιθανή σύρραξη θα τα έβγαζε πέρα χωρίς την βοήθειά της»*<sup>130</sup>.

Η ηγεσία του Στρατού Ήρας, αντιμετώπιζε εγωιστικά την εξέλιξη του αεροπορικού όπλου και αγνοούσε την «επανάσταση» που είχε προκαλέσει στις ευρωπαϊκές στρατιωτικές επιχειρήσεις. Επιπλέον, επέμεναν να αντιστέκονται με πείσμα στις διεθνείς τεχνολογικές εξελίξεις, ενώ ταυτόχρονα συνέχιζαν να μην αναγνωρίζουν τη συνεισφορά της Αεροπορίας στο Δυτικό Μέτωπο. Συνεπώς, η Αεροπορία ήταν σαν όπλο παρεξηγημένο από τους επιτελείς του Στρατού που συγκροτούσαν τα σχέδια ενεργείας και για το λόγο αυτό δεν χρησιμοποιήθηκε αποτελεσματικά.

<sup>129</sup> Ηλ. Καρταλαμάκης, *ό. π.*, σ. 171.

<sup>130</sup> Ηλ. Καρταλαμάκης, *ό. π.*, σ. 180.

Από άγνοια και έλλειψη εμπιστοσύνης στο αεροπορικό όπλο, περιόριζαν την ελευθερία δράσης, γεγονός το οποίο ευνοούσε ιδιαίτερα τη Τουρκία. Όπως αναφέρει ο Ν. Δέας, Διοικητής της Β΄ Μοίρας, την περίοδο μετά τις επιχειρήσεις του Θέρους του 1921 και μέχρι τη μεγάλη επίθεση των κεμαλικών τμημάτων τον Αύγουστο 1922, οι αεροπορικές δυνάμεις διήγαγαν δέκα μήνες απραξίας, καθώς οι Αρχιστράτηγου Παπούλας και Χατζηανέστης, απέτρεπαν την προσβολή Τούρκικων περιοχών συγκέντρωσης υλικών και πολεμοφοδίων, εφαρμόζοντας μία άτυπη εκεχειρία<sup>131</sup>.

Σε όλα τα ανωτέρω, καθοριστικό ρόλο διαδραμάτισε η έλλειψη ηγεσίας ανώτερων και υψηλού επαγγελματικού επιπέδου αξιωματικών στις αεροπορικές δυνάμεις. Η στελέχωση των θέσεων Διοικητών με χαμηλόβαθμους αξιωματικούς, οι οποίοι δεν είχαν το κύρος και τη δύναμη να επιβάλουν την άποψή τους, είχε δυσμενή αποτελέσματα στην ορθολογιστική χρήση των αεροπορικών δυνάμεων, καθώς και στο συντονισμό των δύο Αεροποριών. Η άποψη αυτή ενισχύεται από το γεγονός ότι, πολλές φορές η Ηγεσία της Στρατιάς αγνοούσε σημαντικές πληροφορίες που συνέλλεγαν τα αεροπλάνα σε κρίσιμες φάσεις της Εκστρατείας. Είναι χαρακτηριστικό ότι ενώ οι φωτογραφήσεις και αναγνωρίσεις του μετώπου πρόδιδαν τις προθέσεις του Τούρκικου στρατού κατά τον εφιαλτικό Αύγουστο του 1922, η Στρατιά αρνούνταν να δεχθεί τις εισηγήσεις των κατώτερων αξιωματικών. Στο ίδιο πλαίσιο και ενώ το μέτωπο είχε καταρρεύσει, η Στρατιά αμφισβητούσε τις πληροφορίες της Ναυτικής Αεροπορίας από το Ουσάκ, θεωρώντας τες υπερβολικές και «απίστευτες»<sup>132</sup>.

Η απουσία ηγετικών μορφών όπως του Δ. Καμπέρου και του Αρ. Μωραϊτίνη, πρότυπα ηγεσίας, θάρρους, μόρφωσης και υπερηφάνειας, στέρησε από την Ελληνική Αεροπορία τη δυνατότητα να ξεπεράσει τις δυσκολίες και αγκυλώσεις της συγκεκριμένης περιόδου και να παρουσιάσει ένα πραγματικό μεγαλειώδες έργο.

Επιπλέον, στέρησε από την Ελληνική Αεροπορία τη δυνατότητα να ανανεώσει το πολεμικό της υλικό και τα ιπτάμενα μέσα της, καθώς οι ηγέτες της δεν είχαν προνοήσει για την έγκαιρη προμήθεια του ανωτέρω υλικού. Έτσι, μόλις στις αρχές του 1922 και κατόπιν της αναφοράς του Αρχιστράτηγου Παπούλα που ζητούσε επειγόντως ενίσχυση των Ελληνικών δυνάμεων, η Ελληνική κυβέρνηση παρήγγειλε καινούργια καταδιωκτικά αεροπλάνα τύπου Mars. Όμως, η παράδοσή τους πραγματοποιήθηκε μετά το τέλος της Μικρασιατικής Εκστρατείας.

<sup>131</sup> Ηλ. Καρταλαμάκης, *ό. π.*, σ. 181.

<sup>132</sup> Ηλ. Καρταλαμάκης, *ό. π.*, σ. 170.

### 5.3. Το έργο της Ελληνικής Αεροπορίας

Αποστολή των Αεροπορικών δυνάμεων στο μέτωπο της Μικράς Ασίας, ήταν η αναγνώριση των εχθρικών γραμμών επιχειρήσεων, η περιορισμένη μεταφορά υλικών στις προκεχωρημένες φίλιες γραμμές, η μεταφορά διαταγών και πληροφοριών μεταξύ του Επιτελείου και των μετώπων, η επικοινωνία μεταξύ απομακρυσμένων και απομονωμένων τμημάτων του Στρατού, καθώς και ο βομβαρδισμός και πολυβολισμός των εχθρικών δυνάμεων. Το ανωτέρω πτητικό έργο είναι από τη φύση του σημαντικό για τις πολεμικές επιχειρήσεις σε οποιοδήποτε μέτωπο. Όμως, έχοντας υπόψη τις ιδιαιτερότητες και αντιξοότητες του Μικρασιατικού Μετώπου, όπως αναλύθηκαν προηγούμενος, διαπιστώνουμε ότι το έργο των αεροπορικών δυνάμεων αποκτούν τεράστια σημασία και βαρύτητα.

Οι αεροπορικές αναγνωρίσεις αποτέλεσαν τη σημαντικότερη πηγή πληροφοριών για τα Επιτελεία των Σωμάτων Στρατού. Η συνεχής αποκάλυψη των κινήσεων του εχθρού, των συγκεντρώσεων προσωπικού και της μεταφοράς πολεμικού υλικού, έδινε στους επιτελείς της Στρατιάς τη δυνατότητα να προβλέπουν τις προθέσεις των εχθρικών δυνάμεων και με την άμεση αναπροσαρμογή των σχεδίων ενέργειας να αποκρούουν κάθε επίθεση. Οι Τούρκικες δυνάμεις δεν είχαν τη δυνατότητα να χρησιμοποιήσουν το στοιχείο του αιφνιδιασμού, προκειμένου να βελτιώσουν τις πιθανότητες επιτυχίας των επιθέσεων, ενώ την ίδια στιγμή οι Ελληνικές δυνάμεις ήταν άριστα προετοιμασμένες να τις αντιμετωπίσουν.

Οι αποστολές αναγνώρισης και αργότερα οι αποστολές φωτογράφισης, έδινε όλες τις χρήσιμες πληροφορίες στους επιτελείς του στρατού να συμπληρώσουν τους χάρτες των Σ.Σ. αλλά και να σχεδιάσουν το βέλτιστο επιθετικό σχέδιο δράσης. Η ακριβής αποτύπωση των εχθρικών οχυρωμάτων, των συρματοπλεγμάτων, των ορυγμάτων και των θέσεων του εχθρικού πυροβολικού, ολοκλήρωνε την τακτική κατάσταση του πεδίου επιχειρήσεων και χωρίς σοβαρά λάθη οι Ελληνικές δυνάμεις εκμεταλλεύονταν τις αδύναμες θέσεις του εχθρού, προκειμένου να εκδηλώσει επίθεση και περαιτέρω προέλαση των τμημάτων στην εχθρική περίμετρο. Επιπλέον, οι αεροπορικές δυνάμεις απέτρεπαν τις αντίστοιχες Τούρκικες να εκτελούν αποστολές αναγνώρισης άνωθεν των φίλιων τμημάτων, με αποτέλεσμα να μην έχουν τις

αντίστοιχες σημαντικές πληροφορίες και την έγκαιρη προειδοποίηση μιας ενδεχόμενης επίθεσης.

Στο ίδιο πλαίσιο, η λεπτομερής καταγραφή της κατάστασης των γεφυρών και του οδικού δικτύου κατά το προπαρασκευαστικό στάδιο των επιχειρήσεων, καθόριζε την έκταση των επιθετικών ενεργειών, καθώς και το μέγεθος της προέλασης των χερσαίων τμημάτων. Είναι χαρακτηριστική η συμβολή των αποστολών αναγνώρισης κατά την επιχείρηση κατάληψης της Άγκυρας, όπου η έγκαιρη ενημέρωση της επικρατούσας κατάστασης των γεφυρών του ποταμού Σαγγάριου, καθόρισε το σχέδιο προέλασης, αφού η καταστροφή των ανωτέρω διαβάσεων θα απέτρεπε την μετακίνηση των Ελληνικών τμημάτων ανατολικά του αδιάβατου ποταμού.

Κύριο χαρακτηριστικό κατά τη Μικρασιατική Εκστρατεία, ήταν οι τεράστιες σε έκταση γραμμές επιχειρήσεων και η έλλειψη των απαραίτητων τηλεφωνικών γραμμών επικοινωνίας. Το γεγονός αυτό δυσχέραινε τον αποτελεσματικό συντονισμό των δυνάμεων, την έγκαιρη μεταβίβαση των διαταγών του Επιτελείου στα Σ.Σ., καθώς και την ενημέρωση της τακτικής κατάστασης στα διάφορα μέτωπα. Σε αυτό το τομέα η συνεισφορά της Αεροπορίας ήταν ανυπολόγιστη, αφού με τα ιπτάμενα μέσα ανέλαβαν τις επικοινωνιακές ανάγκες, μεταφέροντας πληθώρας διαταγές και οδηγίες στα διάφορα τμήματα των Σ.Σ. και καλύπτοντας το κενό που υπήρχε στον επίγειο εξοπλισμό. Είναι χαρακτηριστική η εύρεση της Ανεξάρτητης Μεραρχίας όπου τον Αύγουστο του 1922, είχε αποκοπεί και χαθεί από τα υπόλοιπα χερσαία τμήματα και κατόπιν της σωτήριας παρέμβασης του Λοχαγού Ξηρού και του Ανθυπολοχαγού Λουκίδη, την ενημέρωσαν για την τακτική κατάσταση του μετώπου, προστατεύοντας τη Μεραρχία από τη βέβαια καταστροφή ή αιχμαλωσία.

Τα καταδιωκτικά αεροπλάνα της Ναυτικής Αεροπορίας, αν και λίγα σε αριθμό και απαρχαιωμένα, πρόσφεραν καθ' όλη τη διάρκεια της Εκστρατείας την απαραίτητη προστασία από τα εχθρικά βομβαρδιστικά, καθώς και την απαιτούμενη ελευθερία δράσης. Τα Ελληνικά χερσαία τμήματα δεν κινδύνευαν από εναέριες προσβολές, ενώ παράλληλα δεν αποκαλύπτονταν τα αμυντικά και οχυρωματικά έργα που προέβαιναν μετά από κάθε νέα προέλαση.

Αντιθέτως, τα Ελληνικά βομβαρδιστικά είχαν πλήρη ελευθερία δράσης, με αποτέλεσμα να επιδίδονται σε καθημερινές προσβολές εχθρικών θέσεων, στοχοποιώντας προσωπικό, οχυρωματικά έργα και πολεμικά υλικά. Πέρα τις φθορές

που προκαλούσαν, οι ανωτέρω επιχειρήσεις είχαν ιδιαίτερο αντίκτυπο στο ηθικό των κεμαλικών δυνάμεων. Η επέμβαση του αεροπλάνου στη μάχη, αιφνιδίαζε τους στρατιώτες του αντιπάλου και η αδυναμία τους να προστατευτούν από την αεροπορική επίθεση τους ανάγκαζε να διαλύονται άτακτα με σκοπό να αποφύγουν έναν ενδεχόμενο τραυματισμό. Αν λάβουμε υπόψη ότι οι βομβαρδισμοί γίνονταν με το χέρι, θα συνειδητοποιήσουμε ότι οι υλικές ζημιές ήταν ασήμαντες σε σχέση με την αποδιοργάνωση και την επίπτωση που προκαλούσαν στο ηθικό του εχθρού. Για το λόγο αυτό η επέμβαση των αεροπλάνων στις μάχες ήταν σωτήριες, τόσο στις επιθετικές, όσο και στις αμυντικές επιχειρήσεις, όπου πολλές φορές έσωζαν τα φίλια τμήματα και αντέστρεφαν την έκβαση της μάχης υπέρ τους.

Κατόπιν της αναλυτικής παρουσίασης της πλούσιας δράσης των Μοιρών της Στρατιωτικής και Ναυτικής Αεροπορίας, μπορούμε με σιγουριά να εξάγουμε το συμπέρασμα, ότι οι Έλληνες αεροπόροι εκτέλεσαν με πίστη και αφοσίωση το καθήκον τους και θέτοντας σε κίνδυνο την ίδια τους τη ζωή, προσέφεραν πολύτιμες υπηρεσίες στον αγώνα της Μικράς Ασίας. Εξαντλώντας τα όρια απόδοσης των μέσων και αναπληρώνοντας τις αδυναμίες και ατέλειες των αεροσκαφών τους, έδωσαν λαμπρά παραδείγματα ηρωισμού και αυτοθυσίας και υπήρξαν από τους τελευταίους που εγκατέλειψαν τη γη της Ιωνίας.



## Επίλογος

Η Μικρασιατική Εκστρατεία υπήρξε το απότοκο του ευφυή διπλωματικού αγώνα του Ελ. Βενιζέλου και των διεθνών εξελίξεων, οι οποίες τη δεδομένη χρονική περίοδο ευνοούσαν τα Ελληνικά συμφέροντα. Η κατάρρευση της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας και η απόφαση για διαμελισμό των εδαφών της προς όφελος των νικητών του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, ευνόησε την Ελλάδα στην υλοποίηση της Μεγάλης Ιδέας και στην απόβαση των Ελληνικών δυνάμεων στην ευρύτερη περιοχή της Σμύρνης.

Την περίοδο εκείνη δοκιμάστηκε η στρατηγική της Ελλάδας, μέσω της οποίας προσπαθούσε να κερδίσει τα περισσότερα προς όφελος του Ελληνισμού της Ιωνίας. Όμως, παρά τις επιτυχίες που σημείωσε στις αρχές της Εκστρατείας, δεν κατάφερε να επιτύχει τους στόχους της, οδηγώντας την Εκστρατεία σε καταστροφή. Ο Μικρασιατικός αγώνας είναι γεμάτος διδάγματα. Το πιο χαρακτηριστικό της συγκεκριμένης περιόδου, είναι η παταγώδης αποτυχία της εξωτερικής πολιτικής να συνεργαστεί με τη στρατιωτική ισχύς. Η πολιτική ηγεσία ήταν ανίκανη να αντιληφθεί τις πραγματικές ικανότητες του Στρατού, τις ιδιαιτερότητες του Μετώπου και τις διεθνείς ισορροπίες. Επιπλέον, η στρατιωτική ισχύς δεν κατάφερε να μείνει ανεπηρέαστη στις πολιτικές αντιπαραθέσεις και να εκτελέσει την αποστολή της μακριά από πολιτικές σκοπιμότητες και προσωπικές φιλοδοξίες.

Η ανωτέρω διαπίστωση, καθώς και το «εφιαλτικό» αποτέλεσμα της Εκστρατείας, δεν πρέπει να μειώνει τους πρωταγωνιστές του αγώνα και να «εξατμίζει» την κολοσσιαία προσφορά τους. Σε αυτούς λογίζονται το σύνολο των ανδρών του Ελληνικού Στρατού που πολέμησαν σε ένα ιδιαίτερο αλλά και τεράστιο μέτωπο μήκους 700χλμ.

Η Ελληνική Αεροπορία ήταν παρούσα από την πρώτη μέρα της Μικρασιατικής Εκστρατείας, όταν το πρώτο αεροπλάνο της Ναυτικής Αεροπορίας τύπου De Havilland-9, προσγειώθηκε στο αεροδρόμιο Παραδείσου της Σμύρνης. Μέχρι τις 26 Αυγούστου 1922, όπου οι Ελληνικές δυνάμεις αποχωρούν από τα εδάφη της Ιωνίας, οι αεροπορικές δυνάμεις επιχειρούσαν καθημερινά στο πλευρό των χερσαίων δυνάμεων, προσφέροντας πολύτιμες υπηρεσίες.

Τα αεροπλάνα της Στρατιωτικής και Ναυτικής Αεροπορίας ήταν λιγοστά, απαραιωμένα και σε άσχημη κατάσταση μετά το τέλος του Α΄ Παγκοσμίου

Πολέμου. Οι Έλληνες αεροπόροι κατάφεραν να ξεπερνούν καθημερινά τις δυσκολίες του Μετώπου και την τεχνολογική απαξίωση των μέσων που είχαν στη διάθεσή τους, εκτελώντας αποστολές αναγνώρισης και βομβαρδισμού σε μεγάλα βάθη εντός των εχθρικών θέσεων.

Μετά τη Μικρασιατική καταστροφή η μνήμη των ιστορικών ήταν επηρεασμένη από τους καπνούς της καιόμενης Σμύρνης και η αξία του αεροπορικού όπλου δεν έτυχε της αναγνώρισης που αναλογούσε στο έργο του. Αν και οι Έλληνες υπήρξαν από τους πρώτους που σε παγκόσμιο επίπεδο ανάγνωσαν τις πολεμικές δυνατότητες του αεροπλάνου, δεν κατάφεραν να τις αξιοποιήσουν πλήρως, παρά μόνο κατά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο.

Αντί epilόγου θα ήθελα να παραθέσω το επιγραμματικό συμπέρασμα του δημοσιογράφου Εμ. Βροντάκη, του πρώτου ερευνητή της αεροπορικής δράσης στους ουρανούς της Μικράς Ασίας.

*«Βεβαίως, το αποτέλεσμα του αγώνος υπήρξε ατυχές. Παρά την σκληρά όμως Μικρασιατική καταστροφή, απόρροια πολλών και ποικίλων λόγων, οι ηρωικές πράξεις, η αυτοθυσία, η αυταπάρνηση και η φιλοπατρία των Ελλήνων αεροπόρων, είναι παραδείγματα λαμπρά, δια τους μεταγενεστέρους»<sup>133</sup>.*

---

<sup>133</sup> Ηλ. Καρταλαμάκης, *ό. π.*, σ. 199.

## Πηγές και Βιβλιογραφία

### A. Πηγές

#### Διαδικτυακές Πηγές

Βικιπαίδεια, «Ντέιβιντ Λούντ Τζώρτζ»,

[https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9D%CF%84%CE%AD%CE%B9%CE%B2%CE%B9%CE%BD%CF%84\\_%CE%9B%CF%8C%CE%B9%CE%BD%CF%84\\_%CE%A4%CE%B6%CE%BF%CF%81%CF%84%CE%B6](https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9D%CF%84%CE%AD%CE%B9%CE%B2%CE%B9%CE%BD%CF%84_%CE%9B%CF%8C%CE%B9%CE%BD%CF%84_%CE%A4%CE%B6%CE%BF%CF%81%CF%84%CE%B6) (πρόσβαση 24.2.2020).

Βικιπαίδεια, «Συνθήκη του Λονδίνου (1915)»,

[https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A3%CF%85%CE%BD%CE%B8%CE%AE%CE%BA%CE%B7\\_%CF%84%CE%BF%CF%85\\_%CE%9B%CE%BF%CE%BD%CE%B4%CE%AF%CE%BD%CE%BF%CF%85\\_\(1915\)](https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A3%CF%85%CE%BD%CE%B8%CE%AE%CE%BA%CE%B7_%CF%84%CE%BF%CF%85_%CE%9B%CE%BF%CE%BD%CE%B4%CE%AF%CE%BD%CE%BF%CF%85_(1915)) (πρόσβαση 4.3.2020).

Σίπας Ι., «Στρατιωτικές Εφαρμογές και Επιπτώσεις του Συμφώνου Fraklin- Bouillon-Κεμάλ»

[https://dis.army.gr/sites/dis.army.gr/files/unmanaged/pdf/Articles\\_June14/Greek\\_French\\_FRANKLIN\\_BOUILLON\\_KEMAL.pdf](https://dis.army.gr/sites/dis.army.gr/files/unmanaged/pdf/Articles_June14/Greek_French_FRANKLIN_BOUILLON_KEMAL.pdf) (πρόσβαση 16.3.2020).

### B. Βιβλιογραφία

Αβτζιγιάννης Κ., «Μικρασιατική Εκστρατεία 1919-1922» στις: *Πολεμικές Μονογραφίες*, Αθήνα 2002, τ. 11, σ. 44-56.

Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας, *Ιστορία της Πολεμικής Αεροπορίας*, Αθήνα 1980, τ. 1, σ. 19-33.

Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας, *Ιστορία της Πολεμικής Αεροπορίας*, Αθήνα 1983, τ. 2, σ. 7-246.

Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Υπηρεσία Ιστορίας Πολεμικής Αεροπορίας, *Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας (1908-1944)*, Αθήνα 2000, τ. 1, σ. 48-61.

Γενικό Επιτελείο Στρατού/Διεύθυνση Ιστορίας Στρατού, *Επιχειρήσεις Φιλαδελφείας-Πρόσσης-Ουσάκ (1919-1922)*, Αθήνα 1957.

Γενικό Επιτελείο Στρατού/Διεύθυνση Ιστορίας Στρατού, *Η εκστρατεία εις την Μικράν Ασίαν (1919-1922). Υποχωρητικοί αγώνες των Α' και Β' Σωμάτων Στρατού*, Αθήνα 1962.

Γενικό Επιτελείο Στρατού/Διεύθυνση Ιστορίας Στρατού, *Η εκστρατεία εις την Μικράν Ασίαν (1919-1922). Σύμπυξις του Γ' Σώματος Στρατού*, Αθήνα 1962.

Γενικό Επιτελείο Στρατού/Διεύθυνση Ιστορίας Στρατού, *Η εκστρατεία εις την Μικράν Ασίαν. Επιθετικά επιχειρήσεις Δεκεμβρίου 1920-Μαρτίου 1921*, Αθήνα 1963.

Γενικό Επιτελείο Στρατού/Διεύθυνση Ιστορίας Στρατού, *Η εκστρατεία εις την Μικράν Ασίαν (1919-1922). Επιχειρήσεις Ιουνίου-Ιουλίου 1921*, Αθήνα 1964.

Γενικό Επιτελείο Στρατού/Διεύθυνση Ιστορίας Στρατού, *Η εκστρατεία εις την Μικράν Ασίαν. Επιχειρήσεις προς Άγκυραν 1921*, Αθήνα 1965.

Γενικό Επιτελείο Στρατού/Διεύθυνση Ιστορίας Στρατού, *Επιχειρήσεις εις Θράκην (1919-1923)*, Αθήνα 1967.

Γενικό Επιτελείο Στρατού/Διεύθυνση Ιστορίας Στρατού, *Ιστορία του Ελληνικού Στρατού 1821- 1997*, Αθήνα 1997.

Γενικό Επιτελείο Στρατού/Διεύθυνση Ιστορίας Στρατού, *Επίτομος Ιστορία Εκστρατείας Μικράς Ασίας*, Αθήνα 2001.

Δαμάσκος Δ.- Οικονόμου Β.- Συμυρλής Σ.- Φακίνος Χρ., *Με τα φτερά του Ικάρου, Ελληνική Πολεμική και Πολιτική Αεροπορία 1908-1998*, Αθήνα 1998.

Κανδυλάκης Γ.- Κορομπίλης Ηλ.- Νταλούμης Ηλ.- Τσώνος Μ., *Ελληνικά αεροσκάφη από το 1912 έως σήμερα*, Αθήνα 1992.

Καρταλαμάκης Ηλ., *Ελληνικά Φτερά*, Αθήνα 1983.

Καρυτινός Αλ., «Η Ελληνική Αεροπορία στις αρχές του 20ου αιώνα», στην: *Αεροπορική Επιθεώρηση*, τχ. 89 (2010), σ. 48-59.

Καρυτινός Αλ., «Η δράση της Ναυτικής Αεροπορίας στην Ελλάδα από το 1912 έως τον Β' παγκόσμιο Πόλεμο», στην: *Αεροπορική Επιθεώρηση*, τχ.105 (2015), σ. 40-57.

Λούβη Λ., «Το Τέλος της Μεγάλης Ιδέας», στο: *Έξι Στιγμές του Εικοστού Αιώνα, Η Μικρασιατική Καταστροφή 1922*, Αθήνα 2010, σ. 23-51.

Μουσείο Ιστορίας Πολεμικής Αεροπορίας, *Η Πορεία προς την Ενιαία Πολεμική Αεροπορία (1912-1946)*, Αθήνα 2010.

Οικονομάκος Π., *Η Ελληνική Αεροπορία (Μέχρι το 1941)*, Αθήνα 1970.

Παλούμπης Ι., *Απ'τα πελάγη... στους αιθέρες*, Πειραιάς 2009.

Παλούμπη Ι., «Η συμβολή της Ναυτικής Αεροπορίας στη Μικρασιατική Εκστρατεία», στη: *Ναυτική επιθεώρηση*, τχ.172 (2012), σ. 78-89.

Στρατηγός Ξ., *Η Ελλάς εν Μικρά Ασία*, Αθήνα 1925.

Τσιριγώτης Δ., *Η ελληνική στρατηγική στη Μικρά Ασία 1919-1922*, Αθήνα 2010.

Χαρούσης Χ., «Αριστείδης Μωραϊτίνης, ο Μεγαλύτερος Άσος της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας», στη: *Διακλαδική Επιθεώρηση*, τχ. 24 (2012), σ. 18-29.

Χρήστου Θ., «Η Τραγωδία του Μικρασιατικού Ελληνισμού», στα: *Ιστορικά Θέματα*, τχ. 12 (2002), σ. 29-44.

Χρήστου Θ., *Από την Εθνοσυνέλευση της Επιδαύρου (1821) έως την ενσωμάτωση της Δωδεκανήσου (1947)*, Αθήνα 1999.

Χρήστου Θ., *Προσεγγίσεις στη Νεότερη Ελληνική Ιστορία. Από το Ρήγα Βελεστινλή (1757-1798) έως την εμπλοκή της Ελλάδας στο Β' Παγκόσμιο Πόλεμο (1940-1941)*, Αθήνα 2001.

Ψυρούκης Ν., *Η Μικρασιατική Καταστροφή, η Εγγύς Ανατολή μετά τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο, 1918-1923*, Αθήνα 1974.

«Νεότερος Ελληνισμός (Από το 1913 ως το 1941)», στην: *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τ. 15 (1975), σ. 96-206.

Smith M. L., *Το όραμα της Ιωνίας, η Ελλάδα στη Μικρά Ασία, 1919-1922*, Αθήνα 2005.

## Παράρτημα



**Αναγνωριστικό- Βομβαρδιστικό αεροπλάνο τύπου Breguet 14, Γαλλικής κατασκευής**

Πηγή: Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας / Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας, *Ιστορία της Πολεμικής Αεροπορίας*, Αθήνα 1983, τ. 2, Παράρτημα Α΄.



**Μονοθέσιο αεροπλάνο διώξεως τύπου Spad S.VIII, Γαλλικής κατασκευής**

Πηγή: Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας / Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας, *Ιστορία της Πολεμικής Αεροπορίας*, Αθήνα 1983, τ. 2, Παράρτημα Α΄.



**Αναγνωριστικό - βομβαρδιστικό αεροπλάνο τύπου De Havilland-9, Αγγλικής κατασκευής της Ναυτικής Αεροπορίας (με τη χαρακτηριστική κυματιστή γραμμή)**

Πηγή: Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας / Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας, *Ιστορία της Πολεμικής Αεροπορίας*, Αθήνα 1983, τ. 2, Παράρτημα Α΄.



**Καταδιωκτικό αεροπλάνο τύπου Sopwith Camel F.1, της Ναυτικής Αεροπορίας**

Πηγή: Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας / Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας, *Ιστορία της Πολεμικής Αεροπορίας*, Αθήνα 1983, τ. 2, Παράρτημα Α΄.





**Προσωπικό της Ναυτικής Αεροπορικής Υπηρεσίας (Ν.Α.Υ.) μπροστά από αεροπλάνα Airco De Havilland D. H.9 σε αεροδρόμιο της Μικράς Ασίας**

Πηγή: Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας / Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας, *Ιστορία της Πολεμικής Αεροπορίας*, Αθήνα 1983, τ. 2, Παράρτημα Α΄.



**Αεροδρόμιο Καζαμίρ Σμύρνης, όπου διακρίνονται τα κεντρικά συνεργεία της Αεροπορίας.**

Πηγή: Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας / Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας, *Ιστορία της Πολεμικής Αεροπορίας*, Αθήνα 1983, τ. 2, Παράρτημα Α΄.



JOURS	DATE	EMPLOI DU TEMPS	DÉTAIL DES SERVICES AÉRIENS		DURÉE	DISTANCE PARCOURUE	ALTITUDE MÈTRES
	7/21-21	Αποστολή προς ηρωστ. γερμ. αεροβ. βομβαρδισμός ενδ. ρευστ. βομβιδίων και μία βόμβα 16 lb.	Ένα μεταφορικό	Κεσοπί, Χέσσο - αποστολή χειροβομβίδων δια 19 χιλιόμετρα	216.25'	850	
				Παρ. γερμ. βομβαρδισμ. βο. 38 34	1.50	20	2100
					218.15'	850	
			Έδωρα, με την αίτηση 6.6.905, της 22 <sup>ης</sup> Ιανουαρίου 1921, διουλιανή 1. Μόρα Αεροπορίας				

Σελίδα του ατομικού ημερολογίου του Αλφένδρου Φίσερ, όπου αναφέρεται σε αποστολή της Γ' Μοίρας στις 7 Ιαν 1921, εκτελώντας βομβαρδισμό εχθρικών συγκεντρώσεων με 19 χειροβομβίδες και μία βόμβα 16 λιβρών. (Αρχείο Αλ. Φίσερ)



Η Διάταξη των Ελλ. Δυνάμεων μετά το πέρας των επιχειρήσεων του Αυγούστου 1921.

Πηγή: «Νεότερος Ελληνισμός (Από το 1913 ως το 1941)», στην: *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τ. 15 (1975), σ. 177.

### Περίληψη

Ο ελληνικός στρατός αποβιβάστηκε στη Σμύρνη στις 2/15 Μαΐου 1919, εγκαινιάζοντας ένα νέο κεφάλαιο στη δράση των Ενόπλων Δυνάμεων. Την ίδια μέρα προσγειώνεται στο αεροδρόμιο Παραδείσου της Μ. Ασίας το πρώτο ελληνικό αεροσκάφος της Ναυτικής Αεροπορίας. Ακολούθησαν και άλλα αεροσκάφη της Ναυτικής και της Στρατιωτικής Αεροπορίας, με την τελική δράση συνολικά πέντε Μοιρών.

Σκοπός της εργασίας είναι η παρουσίαση και η ανάδειξη της δράσης της Ελληνικής Αεροπορίας κατά την διάρκεια της Μικρασιατικής Εκστρατείας, καθώς και η αποτίμηση της συμβολής της στις επιχειρήσεις του Στρατού Ξηράς. Με δεδομένο ότι την περίοδο εκείνη και για πολλά χρόνια αργότερα, η Αεροπορία δεν ήταν αυτόνομο Όπλο και θεωρούνταν ότι λειτουργούσε καθαρά για σκοπούς υποστήριξης του Στρατού, δεν υπάρχουν πάρα πολλές αναφορές στην δράση της και δεν έχει αναγνωριστεί ο σημαντικός ρόλος που διαδραμάτισε.